10e Année ø N° 471 — 50 Centimes — 28 Septembre 1907

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : *Le Meeting du Ventoux* ø *Le Grand Critérium de Longchamp*

LE PRINCE DE MONACO ET LA *VILLE-DE-PARIS*

S. A. S. le Prince de Monaco, en compagnie de M. Deutsch de la Meurthe, se prépare à photographier le dirigeable *Ville-de-Paris*.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ◦ Fermes et Châteaux ◦ Femina
Musica ◦ Jeunesse ◦ L'Art et les Artistes ◦ •
90, Av. des Champs-Elysées ❡ Paris

Abonnements :
Paris et Départements.. „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTÉ

Pour rester toujours jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez le Thé Mexicain du Dr Jawas et vous maigrirez sûrement et sans régime. Véritable cure végétale qui rajeunit les traits et empêche de grossir.

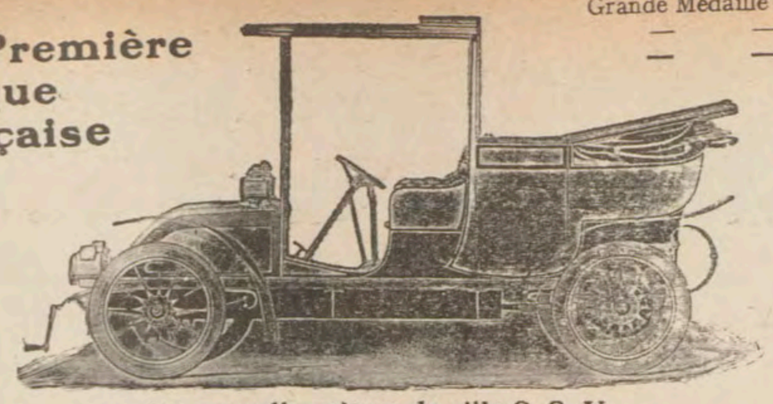
SUCCÈS UNIVERSEL. — *Se méfier des Contrefaçons*

Prix de la boîte : 5 fr.; les six boîtes : 28 fr.

Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris, et dans toutes Pharmacies.

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905



La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRANCE (2.600 kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes gères 38 kgs.

4-6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

SANTAL MIDY

INOFFENSIF. D'une pureté absolue
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.

113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Pharmacies

Fusils LANG

500, 800, 1.000, 1300, 1700 Frs.

Platines démontables

Éjecteur deux pièces

SEULS AGENTS :

ÉTABs GUINARD & Cie

8, Avenue de l'Opéra, PARIS

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP 92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris : TART & Cie 2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

MAUX D'ESTOMAC - INDIGESTION

Guéris instantanément par les

GOUTTES DES COLONIES

de CHANDRON

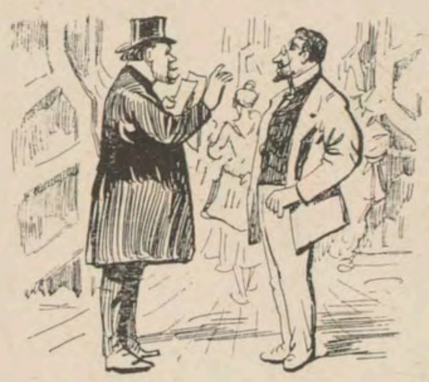
PARIS, 20, rue de Châteaudun et toutes Pharmacies

Souveraines contre *Maux de Cœur, Cholérine et Dysenterie*

La Semaine Comique, par Henriot.

— Oui, j'ai habillé mon jockey en spahi... ça lui donnera peut-être l'idée de vouloir arriver partout le premier!

— Ah! sacrebleu! cantonnier! vous devriez bien refaire cette route!
— Allons donc... plus elles sont mauvaises, plus ça donne de la gloire aux automobilistes! Voyez la course Paris-Pékin!



— Le clou de ma pièce, mon cher directeur, c'est six automobiles entrant en scène...
— Six autos, bon Dieu! et par où voulez-vous qu'ils passent?
— Les autos sont allés de Pékin à Paris, vous ne me ferez pas croire qu'ils ne peuvent pas traverser votre théâtre!

— Comme j'habite un sale quartier, je me suis fait faire une cuirasse avec le caoutchouc qui sert à fabriquer les pneus *Gaulois*. Rien ne peut le percer... je suis à l'abri des poignards et des balles des apaches!

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

AUTO-GÉNÉRALE

J. SALLERON (Directeur)

Livraison rapide de voitures

LÉON BOLLÉE, Agence directe

HOTCHKISS
DELAUNAY-BELLEVILLE

16, rue Duret, 16 — Télép. 679-14

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

DÉFIEZ-VOUS, Mada

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les au coucher deux dragées de ROMASTINE BOU

Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPL DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DO UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUEL

LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-po

Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Pa

MOTO

NAPHTA

ÉPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (G

HERNIE GUÉRI

par le Nouveau BANDAGE MEYR
Accepté par la Société de Chirurgie
Recommandé par les Membres du Corps Méd

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le peut se livrer à tous les travaux sans éprouver Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Cat MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, P

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · BORDEAUX

à PARIS EN 1906

DIRECTION DES AGENCES ET MAGASIN D'EXPOSITION 8, RUE LAFAYETTE, 8

NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRIX

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

28 Septembre 1907 — N° 471
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

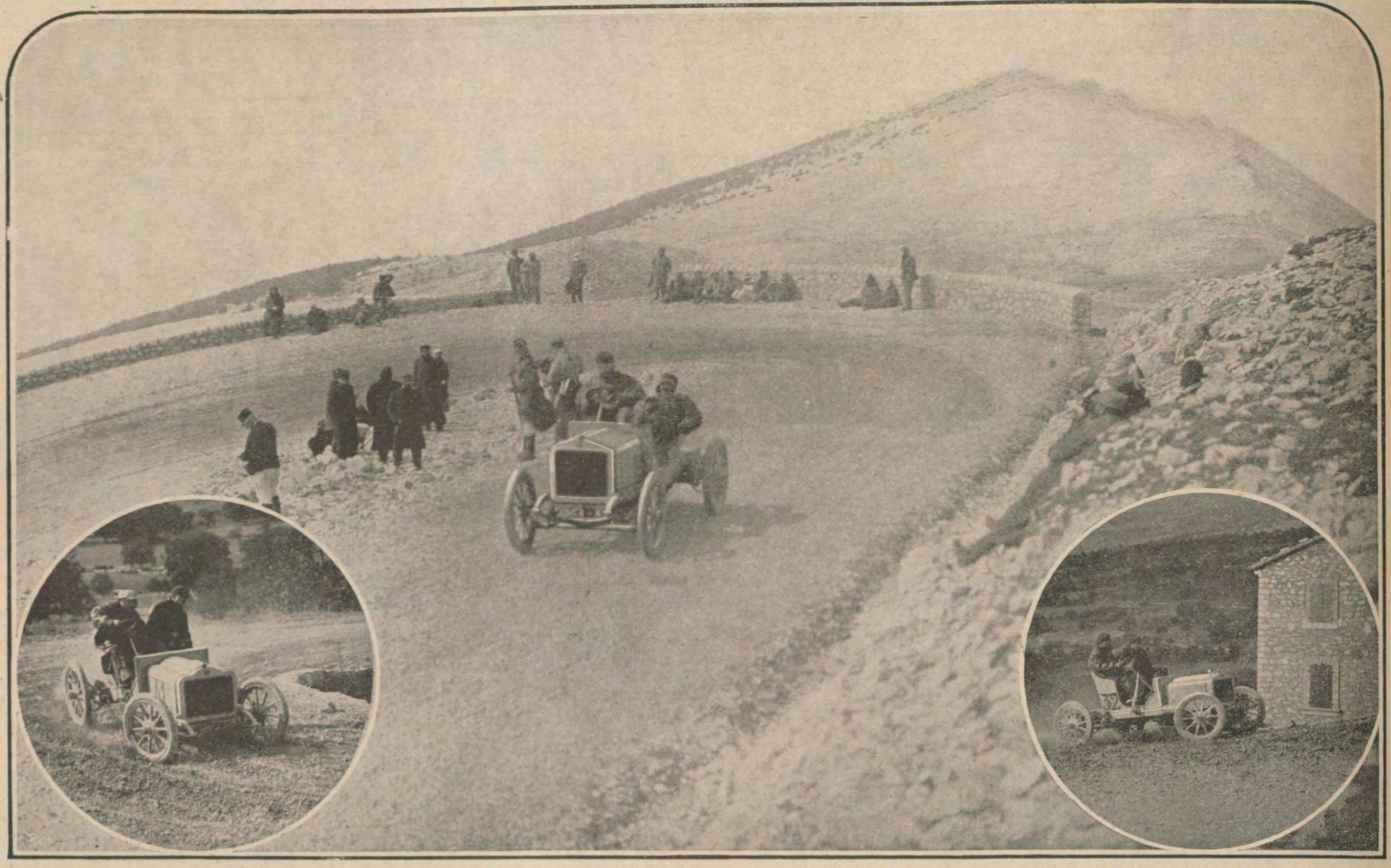
(Cliché Chapelier.)

ALPHONSE XIII A LA BARRE DE SON YACHT DE COURSE

A Saint-Sébastien, de grandes régates internationales à la voile viennent d'être données. De nombreux concurrents s'étaient inscrits, parmi lesquels se trouvait le roi d'Espagne, Alphonse XIII, qui barrait lui-même son yacht de course. Le souverain s'acquitta de sa tâche avec la même habileté qu'il déploie dans tous les autres sports qu'il pratique. Dans la course qu'il disputa, il remporta un succès relativement facile, laissant loin de lui, aux acclamations de l'assistance, tous ses adversaires, qui ne s'étaient pourtant pas laissé intimider par le titre de leur royal vainqueur.

LE MEETING DU VENTOUX

Par C. FAROUX



Souchal, gagnant de la 4e catégorie, 4-cylindres de 91 à 102 millimètres, en 31 m. 58 s., voiture Brouhot *18 chevaux, pneus* Continental.

Les voitures Brouhot dans la Course du Ventoux.
Feuillet, gagnant de la 5e catégorie, 4-cylindres de 103 à 116 millimètres, en 28 m. 4 s. 3/5, voiture Brouhot *24 chevaux, pneus* Continental.
Photographie prise au virage de l'arrivée.

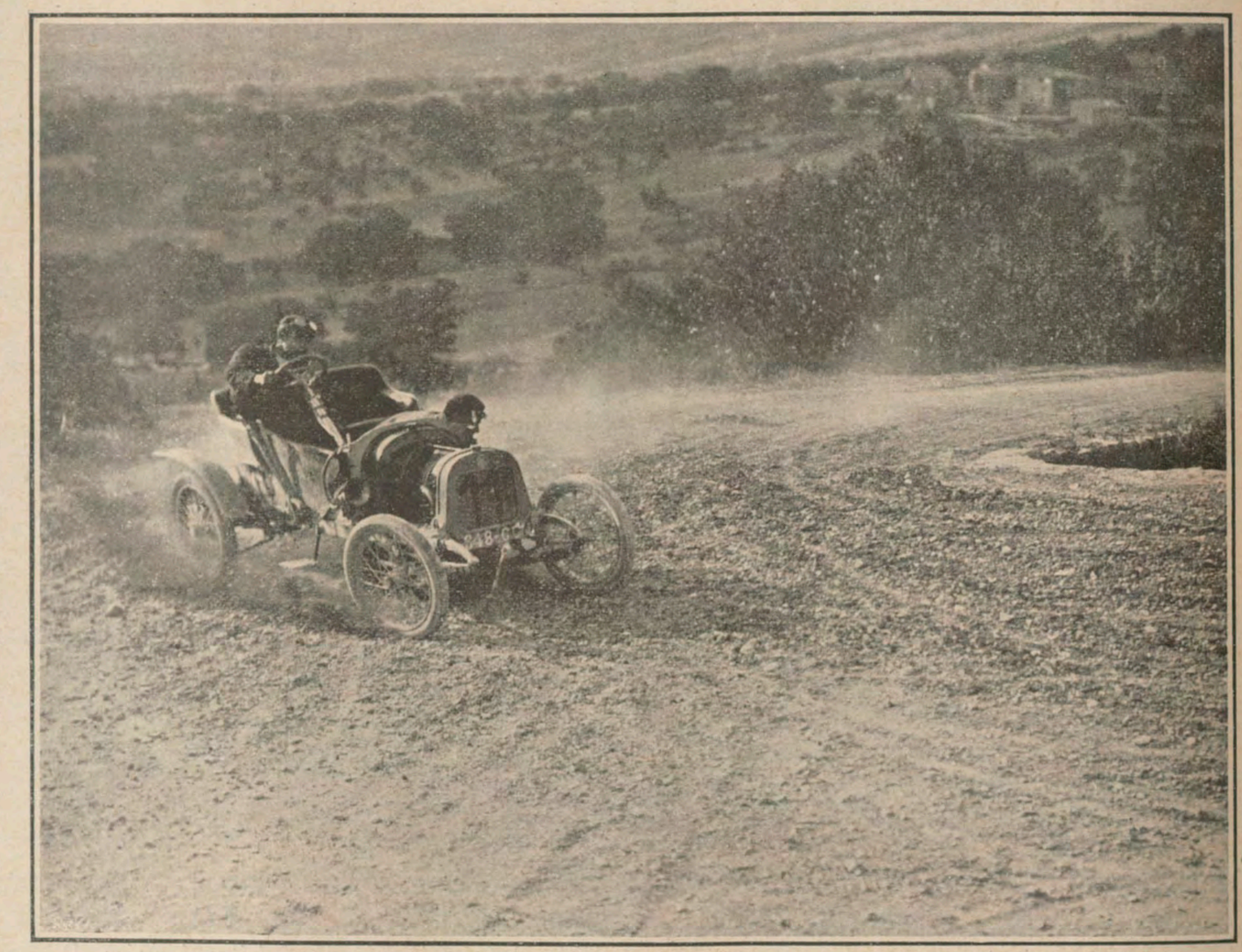
Belleville, gagnant de la 3e catégorie, 4-cylindres de 81 à 90 millimètres, en 35 m. 30 s. 1/5, voiture Brouhot *14 ch., pneus* Continental.

La Course de côte du Ventoux, qui avait réuni un grand nombre d'engagements, a donné lieu à une suite d'épreuves du plus haut intérêt. La plupart des records ont été battus et un indéniable progrès d'ensemble s'est manifestement révélé.

Les épreuves de côte répondent merveilleusement à cette tendance de rechercher la véritable automobile pratique, la voiture de tourisme solide et confortable, montant bien et réalisant des vitesses normales. Le critérium a d'autant plus de valeur que l'épreuve imposée aux concurrents est elle-même plus rude.

A ce point de vue, l'escalade du rude Ventoux est singulièrement probante. On sait que le développement de la route atteint 21 kilom. 600, avec une rampe moyenne de 8 pour cent; d'ailleurs, la difficulté s'accentue à mesure qu'on s'élève ; c'est ainsi que les 100 derniers mètres de la longue côte sont à 13 pour cent.

Ces chiffres montrent bien à quelle rude épreuve sont soumis les moteurs et les mécanismes. L'ascension sans histoire du Ventoux est interdite à toute voiture dont le système de refroidissement n'est pas irréprochable : chaque concurrent doit, en effet, imposer à son moteur un régime très élevé pour une vitesse, en somme, réduite ; par là même, l'air se renouvelant moins vite au contact des éléments du radiateur, le refroidissement est moins efficace, et telle voiture qui donne satisfaction à peu près complète en terrain moyennement accidenté risque fort de manquer d'eau en route, ce qui peut être une source d'ennuis extrêmement graves, capables de compromettre à tout jamais le bon rendement d'un moteur.



Giuppone au virage de Saint-Estève.
Gagnant de la 1re catégorie bis, *un-cylindre de 120 à 140 millimètres, en 48 minutes, sur voiturette* Peugeot, *pneumatiques* Michelin.

LA COURSE DE CÔTE DU VENTOUX

(Photographie de notre envoyé spécial.)

LE VAINQUEUR, ROUGIER, DANS LE DERNIER VIRAGE

Le Meeting du mont Ventoux, qui s'est disputé les 14 et 15 septembre, avait réuni un bon nombre d'engagements. Les temps ont été très bons, mais les records n'ont pas été battus, par suite du mauvais état du sol. Le record de Cagno, 19 m. 13 s., a été établi, en effet, l'année dernière, alors que la route venait d'être nouvellement refaite. Le meilleur temps de cette année a été fait par Rougier, en 19 m. 30 s. 2/5. Pneumatiques Michelin, *magnéto* Simms-Bosch.

Le dernier virage.

La côte du Ventoux mesure 21 kilom. 600, avec une différence d'altitude de 1.599 mètres (296-1895 au-dessus du niveau de la mer). Elle comporte des virages brusques, dont l'un des plus accentués est le virage de l'arrivée, derrière l'hôtel Vendran, où la pente, à la sortie, atteint 10,2 pour cent.

Ce Meeting du Ventoux offre donc un puissant intérêt, non seulement sportif, mais encore, mais surtout *constructif*, si j'ose m'exprimer ainsi. Le vieil adage : *Qui peut le plus peut le moins*, est particulièrement de mise en matière d'automobile, et c'est pourquoi nous devons toujours accueillir les essais à outrance, soit en côte, soit en palier (courses de vitesse). A noter, d'ailleurs, qu'au Ventoux, en raison des circonstances topographiques — virages fréquents et très raides — les reprises du moteur doivent être très rapides et l'embrayage d'une extrême sûreté. Enfin, comme cette année, les organisateurs ont sagement décidé de classer les concurrents en catégories basées sur l'alésage, on voit que toutes ces conditions ne peuvent qu'avoir une très heureuse influence sur l'étude du moteur et des transmissions.

Gauthier au virage de Saint-Estève.

Le coureur de Griffon *fait son virage au pied. Il est classé premier des motocyclettes, en 34 m. 10 s. 3/5.*

Comme nous le faisions prévoir dans notre dernier numéro, la Lorraine-Dietrich de Rougier a pris sa revanche sur la Brasier de Bablot. Il était clair, en effet, après les résultats du Meeting de Provence, que la voiture de Rougier était insuffisamment multipliée pour le palier : le moteur tournait au-delà du régime normal, et la puissance diminuait, ce désavantage momentané devenait au contraire un sérieux avantage sur la rampe du Ventoux.

En fait, Rougier a grimpé en 19 m. 30 s., s'élevant de 100 mètres à la minute, c'est-à-dire à une vitesse à peu près double de celle des ascenseurs ordinaires ; ce rapprochement montre éloquemment la valeur de la performance accomplie. Il faut d'ailleurs tenir les Lorraine-Diétrich 1907 pour des voitures de tout à fait grand ordre, qui, si les choses s'étaient passées normalement, auraient mis à leur actif deux victoires à Dieppe et à Brescia.

A-t-il battu le record ?

A l'arrivée, Rougier consulte son temps auprès du chronométreur officiel Gaudichart. A gauche, M. Pamard, président de l'Automobile-Club Vauclusien.

Bablot a fini à moins d'une demi-minute du vainqueur; il faut dire à sa décharge, que, très gêné au départ, en raison de l'affluence sur la route (le service d'ordre a paru en effet insuffisant), tout son retard vient du palier, ce qui montre bien l'influence d'un facteur étranger. Le conducteur marseillais a bien eu un retour foudroyant, mais en réalité, on ne pouvait rien reprendre à Rougier sur la côte même. C'est égal, ces Brasier sont diablement vites, et comme leur alésage est de 165 millimètres seulement, il faut bien reconnaître que le rendement du moteur a une valeur exceptionnellement élevée.

Le Meeting de 1907 a révélé un grand progrès dans les classes de tourisme

On a enregistré avec plaisir la chute à peu près générale des records dans toutes les catégories réservées aux véhicules de tourisme.

Les Brouhot ont collectionné les lauriers au Ventoux; la victoire du grand constructeur de Vierzon dans trois catégories différentes montre bien que ces Brouhot sont parfaitement étudiées pour le grand tourisme: il n'est pas exagéré de dire que Belleville, Souchal et Feuillet ont réalisé — eu égard à leurs alésages respectifs — des performances admirables.

Le type léger de La Buire, bien piloté par Charnay, a aisément triomphé dans la deuxième catégorie ; quand je dis aisément, cet adverbe s'applique à tous les concurrents de Charnay, sauf, toutefois, à Vermorel, qui a opposé une valeureuse défense.

Dans la catégorie des 120 à 140 d'alésage (monocylindriques), Peugeot, qui était seul, a cependant établi une belle performance.

La catégorie des motocyclettes qui termina avait réuni 6 inscriptions: 4 Moto-Sacoche, 1 Magnat-Debon et 1 Griffon. Cette dernière a établi un beau record, escaladant le Ventoux en 34 minutes, ce qui est purement merveilleux.

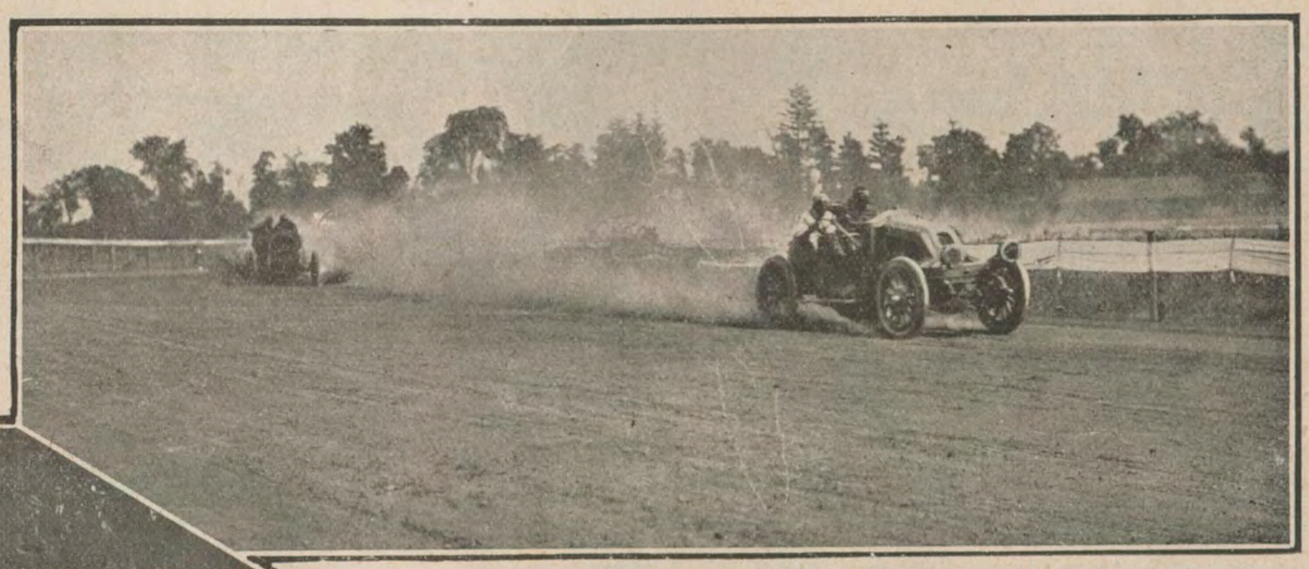
C. Faroux.

Une Course automobile de 24 heures en Amérique

Une course de 24 heures s'est disputée récemment sur la piste de Morris-Park. Elle a été gagnée par deux Français : Lacroix et Bernin.

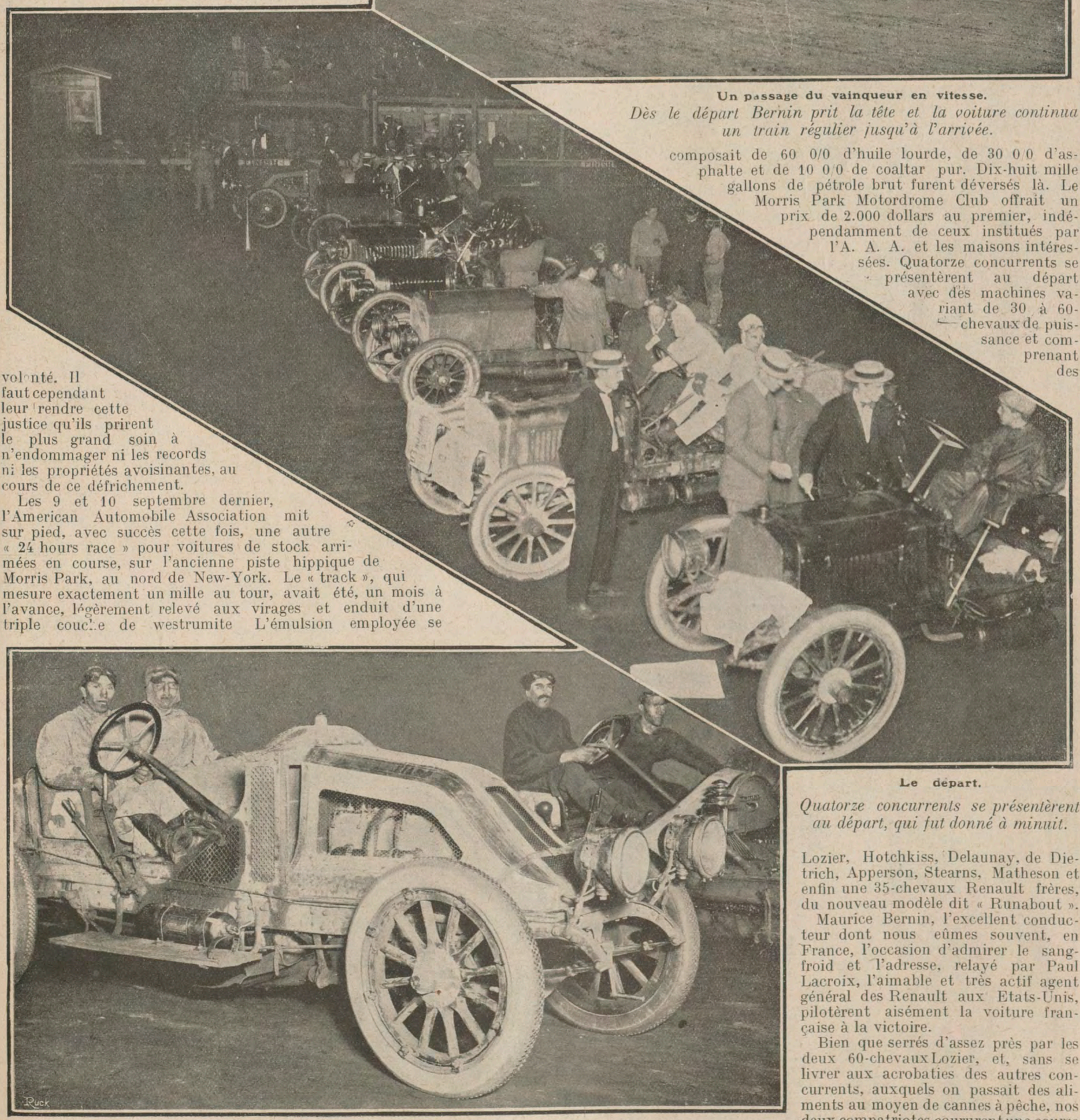
Dès que S. F. Edge eut découvert Brooklands, les Américains, deux semaines après, avaient créé Brighton Beach, course de 24 heures, et qu'un de mes bons amis de là-bas avait facétieusement dénommée « Concours agricole » parce que, manifestement, les organisateurs de l' « event » en profitèrent pour faire labourer deux cents acres de terrain par dix-neuf voitures de bonne volonté. Il faut cependant leur rendre cette justice qu'ils prirent le plus grand soin à n'endommager ni les records ni les propriétés avoisinantes, au cours de ce défrichement.

Les 9 et 10 septembre dernier, l'American Automobile Association mit sur pied, avec succès cette fois, une autre « 24 hours race » pour voitures de stock arrimées en course, sur l'ancienne piste hippique de Morris Park, au nord de New-York. Le « track », qui mesure exactement un mille au tour, avait été, un mois à l'avance, légèrement relevé aux virages et enduit d'une triple couche de westrumite L'émulsion employée se composait de 60 0/0 d'huile lourde, de 30 0/0 d'asphalte et de 10 0/0 de coaltar pur. Dix-huit mille gallons de pétrole brut furent déversés là. Le Morris Park Motordrome Club offrait un prix de 2.000 dollars au premier, indépendamment de ceux institués par l'A. A. A. et les maisons intéressées. Quatorze concurrents se présentèrent au départ avec des machines variant de 30 à 60-chevaux de puissance et comprenant des Lozier, Hotchkiss, Delaunay, de Dietrich, Apperson, Stearns, Matheson et enfin une 35-chevaux Renault frères, du nouveau modèle dit « Runabout ».



Un passage du vainqueur en vitesse.

Dès le départ Bernin prit la tête et la voiture continua un train régulier jusqu'à l'arrivée.



Le vainqueur.

C'est une voiture française qui l'emporte, menée alternativement par Maurice Bernin et Paul Lacroix, qui couvrirent 1.740 kilomètres dans les 24 heures. Pneumatiques Michelin.

Le départ.

Quatorze concurrents se présentèrent au départ, qui fut donné à minuit.

Maurice Bernin, l'excellent conducteur dont nous eûmes souvent, en France, l'occasion d'admirer le sang-froid et l'adresse, relayé par Paul Lacroix, l'aimable et très actif agent général des Renault aux Etats-Unis, pilotèrent aisément la voiture française à la victoire.

Bien que serrés d'assez près par les deux 60-chevaux Lozier, et, sans se livrer aux acrobaties des autres concurrents, auxquels on passait des aliments au moyen de cannes à pêche, nos deux compatriotes coururent une course très sage, prenant le temps de manger et de se nettoyer, comme de vrais touristes.

GEORGES DUPUY.

L'AERONAT ALLEMAND *PARSEVAL*

Le *Parseval*, le dirigeable allemand, a fait plusieurs sorties à Berlin. La forme défectueuse de l'enveloppe et les complications de l'appareil permettent de croire qu'on en a exagéré la qualité ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

L'AÉRONAT allemand construit par le major en retraite A. de Parseval a été acheté à ce dernier par la *Société d'études des Ballons automobiles*. Il a récemment fait plusieurs sorties... satisfaisantes, dit la presse allemande, ce dont nous doutons, devant la forme défectueuse de l'enveloppe et les complications de l'appareil, qui fait songer, par contraste. aux belles lignes des aéronats français *Lebaudy*, *Patrie*, *Ville-de-Paris*.

Le *Parseval* cube 2.800 mètres. La longueur de son enveloppe atteint 52 mètres pour un diamètre, au maître-couple, de 8 m. 90. Un ballonnet à air est disposé à chaque extrémité.

Un moteur, dont on ignore l'exacte puissance, actionne un curieux propulseur. Les quatre pales de cette hélice de 4 m. 20 de diamètre, sont en étoffe, donc lâches à l'état de repos. Mais, dès que le propulseur est en action, les pales se tendent, prennent, subissant la force centrifuge, la forme convenable. D'aucuns affirment que les hélices de ce genre ont un meilleur rendement.

Des câbles-glissières permettent à la nacelle de se déplacer, de changer automatiquement le centre de gravité. M. de Parseval croit ainsi supprimer le tangage en même temps qu'il se félicite d'avoir également supprimé la poutre-armée, placé l'hélice entre le ballon et la nacelle, et éloigné le moteur du réservoir d'hydrogène.

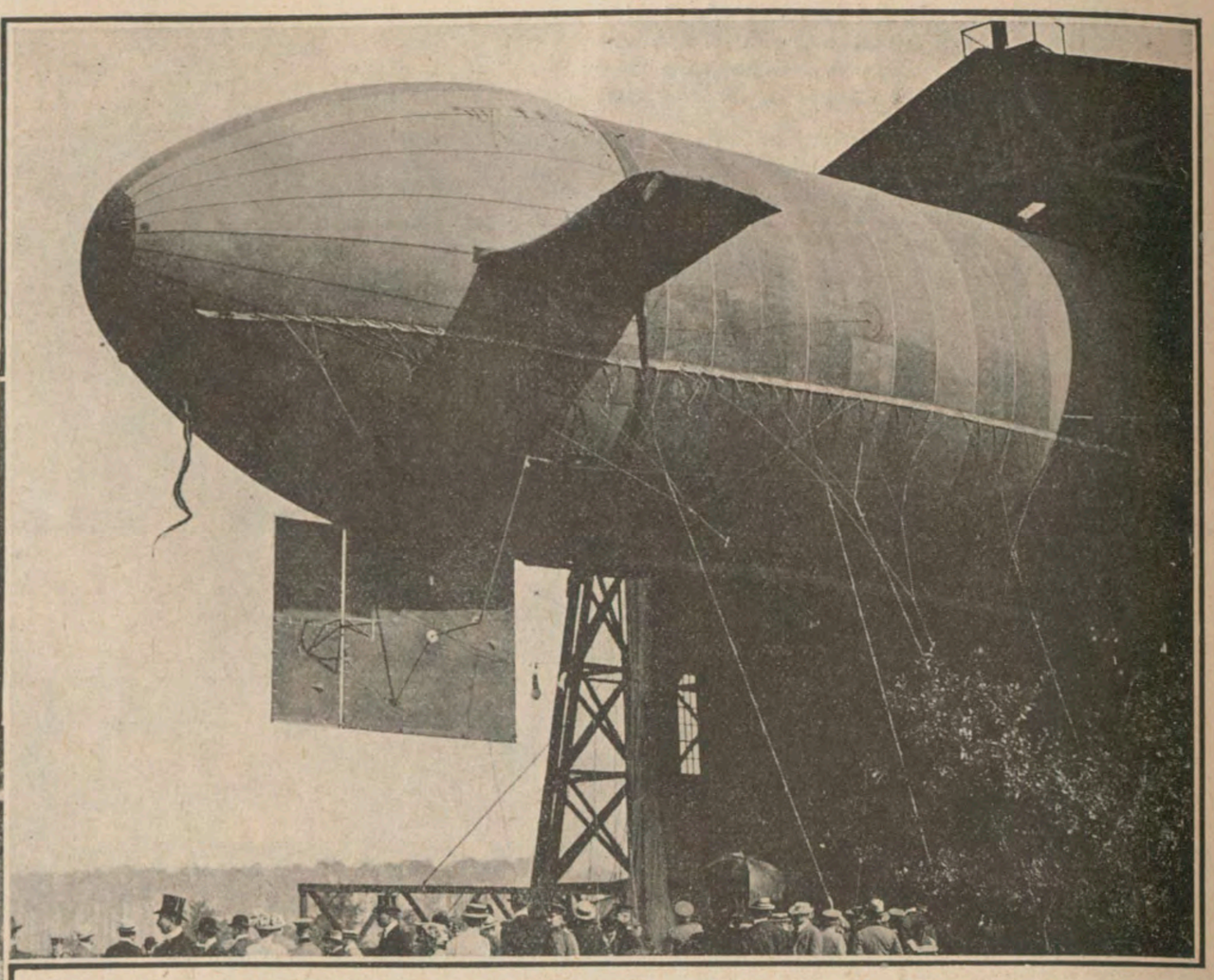
Empennage stabilisateur : Deux plans horizontaux sur les flancs du ballon ; un seul, vertical, en-dessous de l'enveloppe.

Les essais vont être repris sous peu, mais on parle déjà de modifier, de remplacer même le ballon proprement dit, de porter son volume à 4.500 mètres cubes.

Rappelons que M. A. de Parseval a inventé le ballon cerf-volant (drachen-ballon) en collaboration avec M. de Liegsfeld, tué, il y a quelques années, au cours du traînage près d'Anvers, du ballon *Le Berson*, élevé de Berlin.

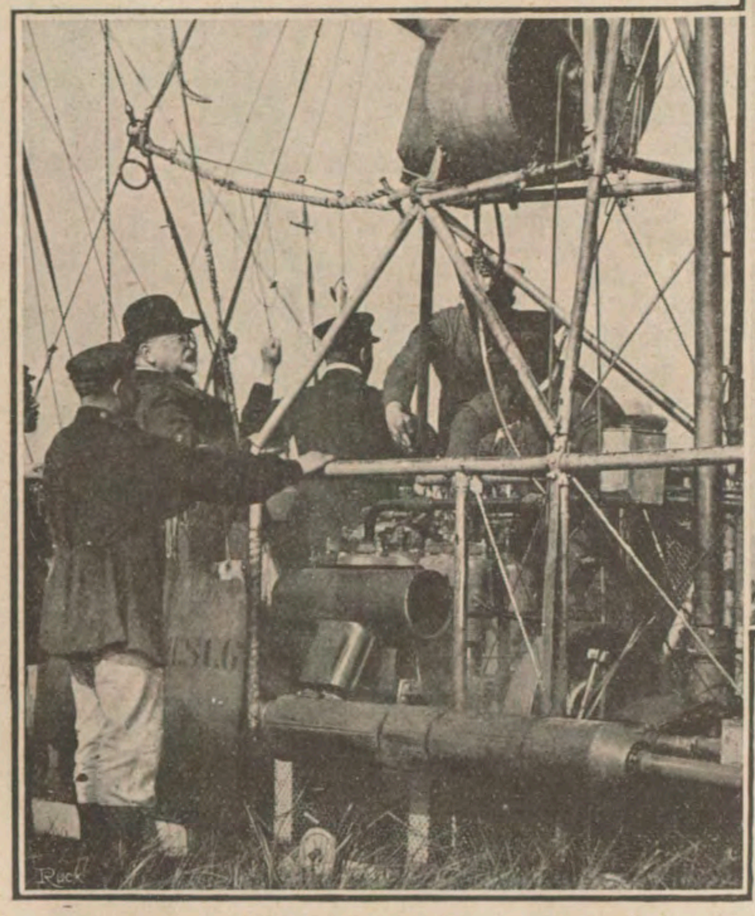
La presse allemande mène grand bruit autour du *Parseval* comme aussi autour du ballon du major von Gross. Avec ces deux unités et le fameux *Zeppelin*, nos voisins croient pouvoir opposer une flottille au moins équivalente à celle que forment nos deux ballons militaires et ceux que le crédit de 5 millions que va voter les Chambres permettra de construire.

FRANÇOIS PEYREY.



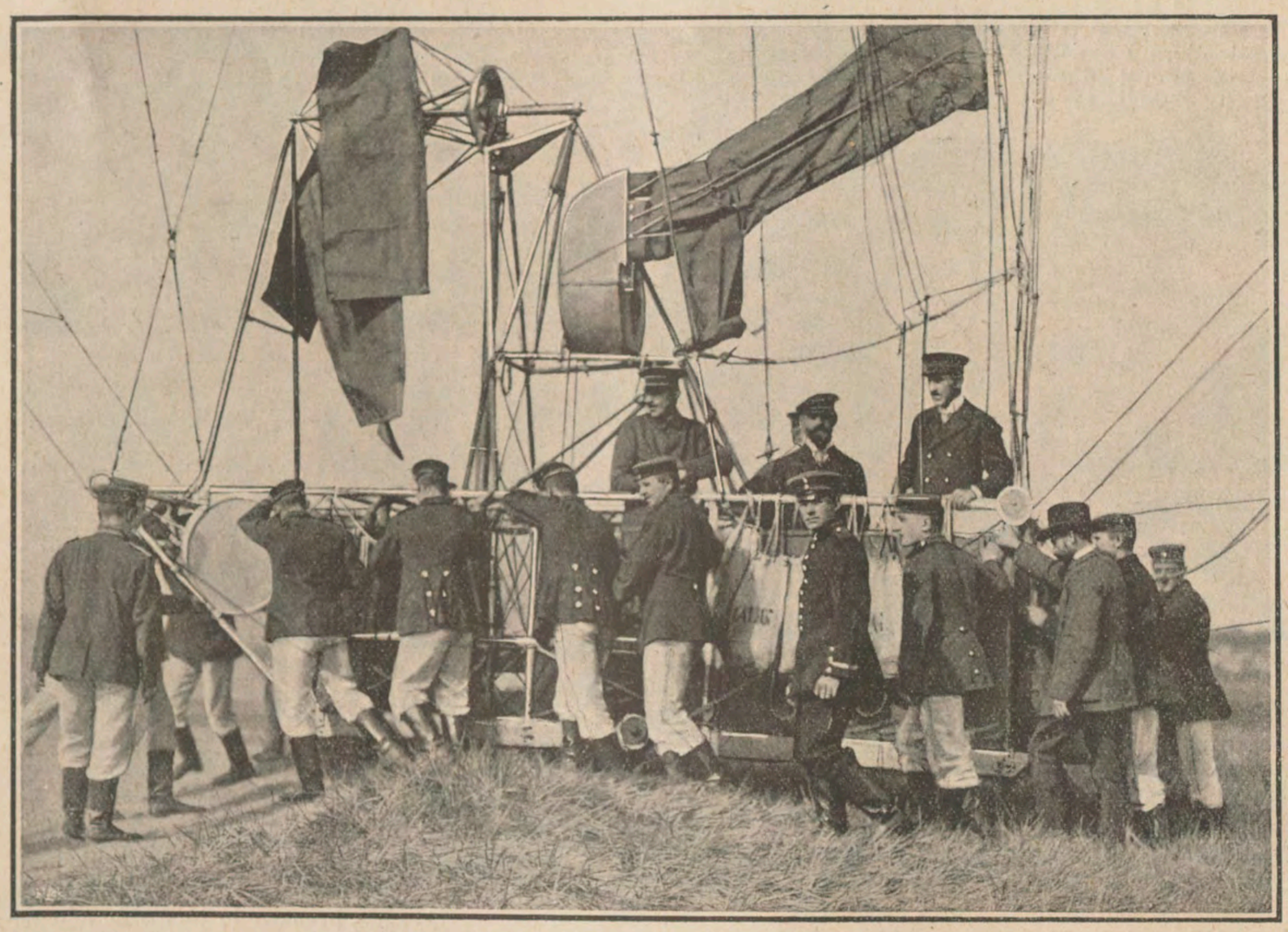
Le *Parseval* sortant du hangar.

Le ballon militaire allemand cube 2.800 mètres cubes, avec une longueur de 52 mètres, pour un maître-couple de 8 m. 90.



A l'appareillage

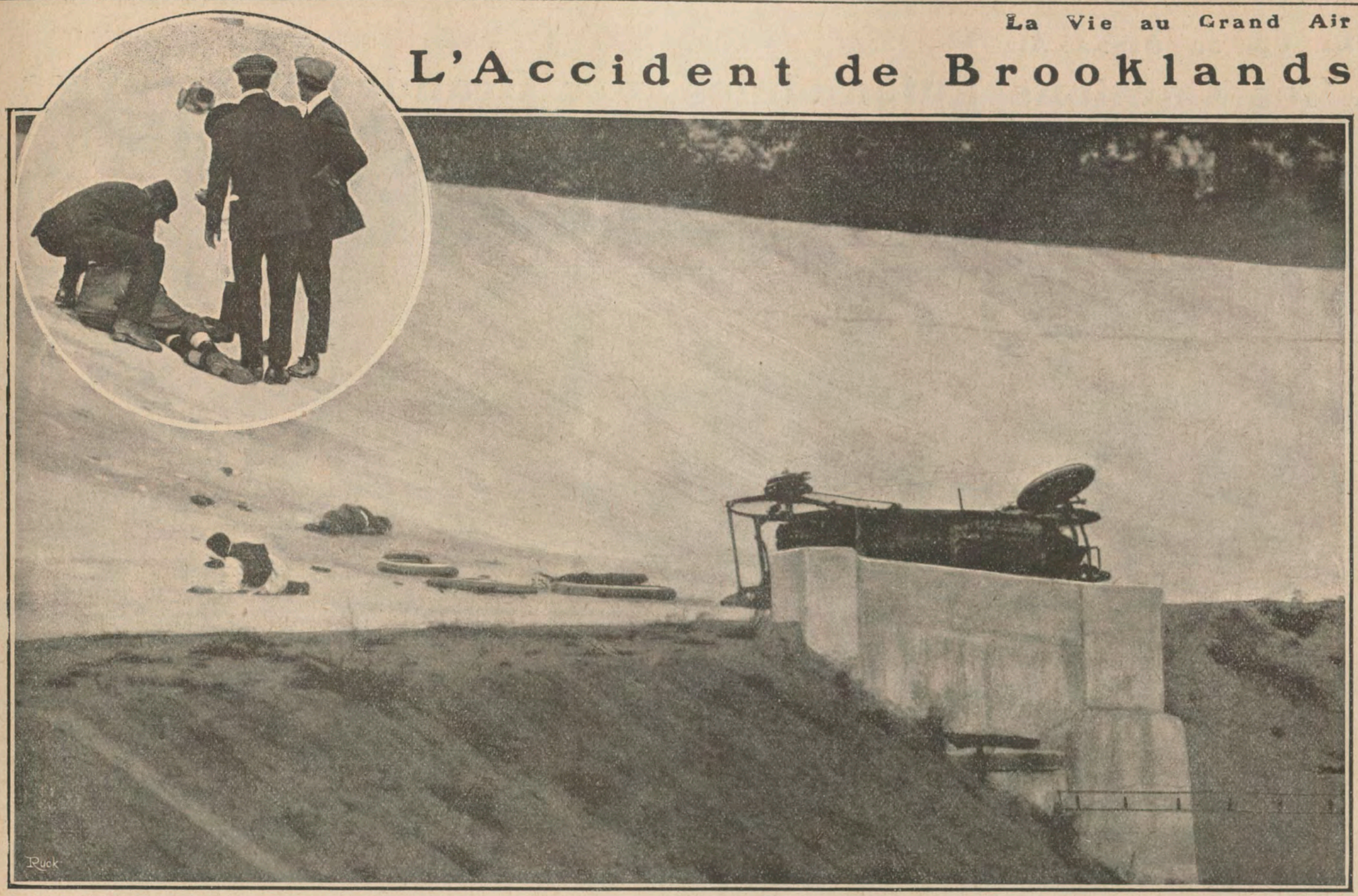
Dans la nacelle, l'amiral von Hollmann, en civil, qui suit de près toutes les ascensions.



Le transport de la nacelle.

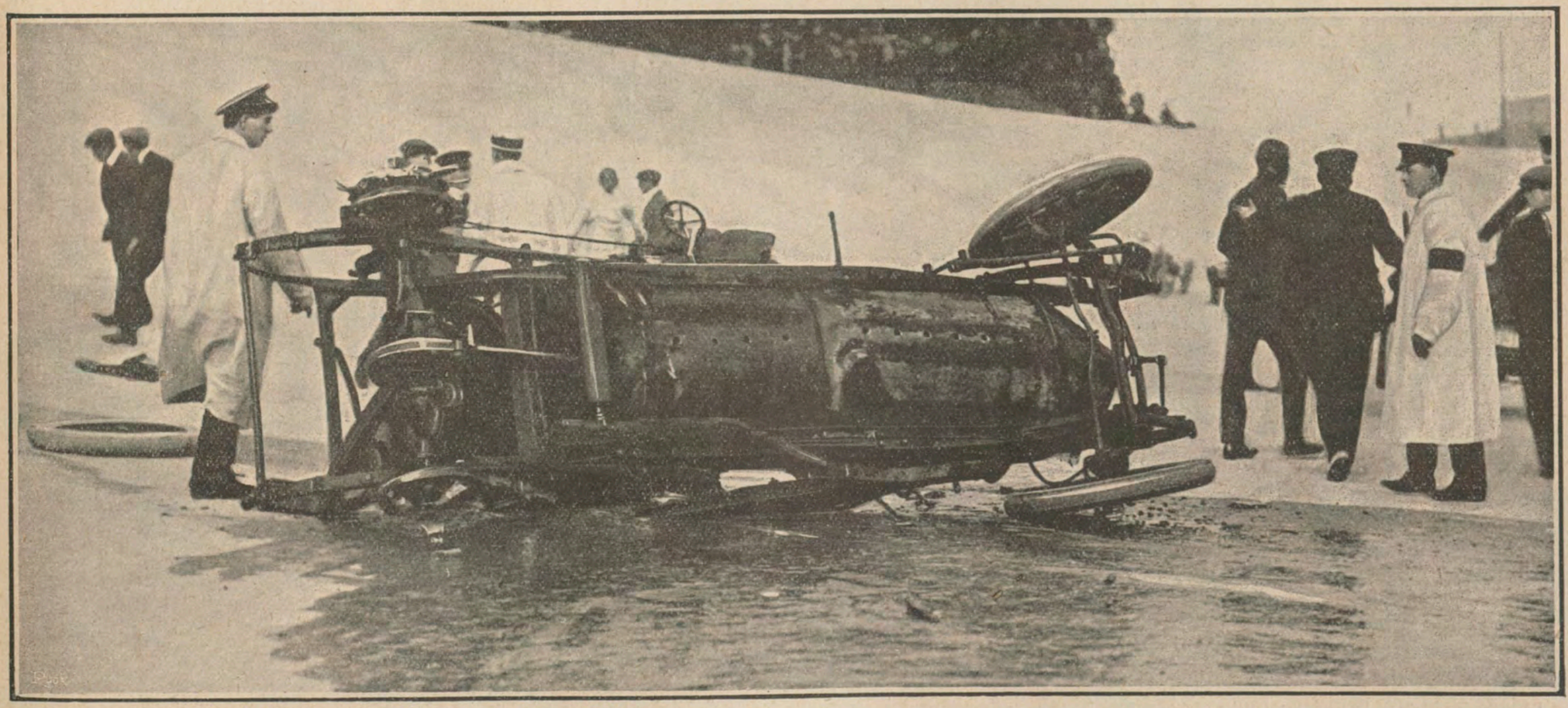
On aperçoit, à côté du ventilateur, l'hélice, qui est en étoffe et montée sur une armature articulée, qui ne devient rigide que lorsqu'elle est en mouvement.

L'Accident de Brooklands



Après la chute.
Les blessés furent aussitôt relevés et conduits à l'infirmerie, où les premiers soins leur furent prodigués.

L'accident.
A la suite d'un dérapage, la Minerva de Hermon ayant glissé jusqu'en bas du virage, Hermon et son mécanicien Slade furent précipités sur le sol, où ils restèrent étendus sans connaissance. Le corps le plus rapproché de la voiture est celui du conducteur.



La voiture après l'accident.
En voulant éviter un concurrent, Hermon était monté en haut du virage. Il se rabattit trop brusquement; la voiture dérapa jusqu'à la corde, où elle fut arrêtée par un petit mur. Les roues d'avant furent fauchées et la voiture littéralement retournée.

La question des autodromes est tout à fait à l'ordre du jour, depuis quelque temps. Malheureusement, il ne semble pas que ce soit une solution préférable aux autres, au point de vue de la sécurité.

En Amérique, les accidents se sont multipliés à un tel point que des pétitions circulent dans les différents Etats pour interdire les courses sur piste. En Angleterre, à Brooklands, à peine ouvert, un accident terrible s'est produit l'autre semaine, causant la mort d'un homme et en laissant un second en bien triste état.

C'était dans une course de 5.000 mètres pour voitures de 60-chevaux maximum, qui avait réuni 9 partants. Aussitôt après avoir franchi la ligne d'arrivée, Hermon, qui conduisait une 50-chevaux Minerva, montait en haut du virage, pour éviter un concurrent. Il se rabattait trop brusquement, et la voiture glissait jusqu'en bas. Hermon et son mécanicien Slade étaient projetés à terre. Ce dernier se relevait péniblement, mais Hermon était emporté sans connaissance à l'hôpital, où il mourut la nuit suivante, sans être sorti du coma.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

Les Camions automobiles aux Grandes Manœuvres

Quelques détails techniques sur les poids lourds qui ont fait si bonne figure aux manœuvres du Sud-Ouest

Nous avons expliqué dans notre dernier numéro (1) le rôle très important rempli par les camions automobiles aux manœuvres du Sud-Ouest. M. Purrey, de Bordeaux, un des représentants les plus autorisés de la vapeur avait mis à la disposition du ministre de la Guerre quatre camions susceptibles de porter 3,5 et 10 tonnes. Le moteur et le générateur sont à vapeur surchauffée du système bien connu de V. Purrey. Toutes matières combustibles peuvent être indifféremment utilisées pour le chauffage, mais le coke de gaz a été pendant ces manœuvres, employé de préférence. La consommation a été d'environ un demi-kilo par tonne kilométrique utile.

Les ravitaillements en eau se faisaient tous les 30 et 35 kilomètres. Ces puissants véhicules ont donné toute satisfaction au service de l'intendance. Ils sont employés avec succès à Paris pour le transport des terres extraites des fouilles du Métropolitain. M. Purrey avait mis aimablement ses ateliers et son vaste parc à la disposition du capitaine Enaux et c'est là que les camions se reposaient chaque jour, l'étape terminée.

Les camions Purrey.

Ces quatre véhicules étaient munis du moteur à vapeur surchauffée de V. Purrey, chauffé au coke de gaz.

Le camion Mors.

Deux de ces camions ont pris part aux manœuvres. Celui-ci, appartenant aux services de l'armée, et un semblable, fourni par la maison.

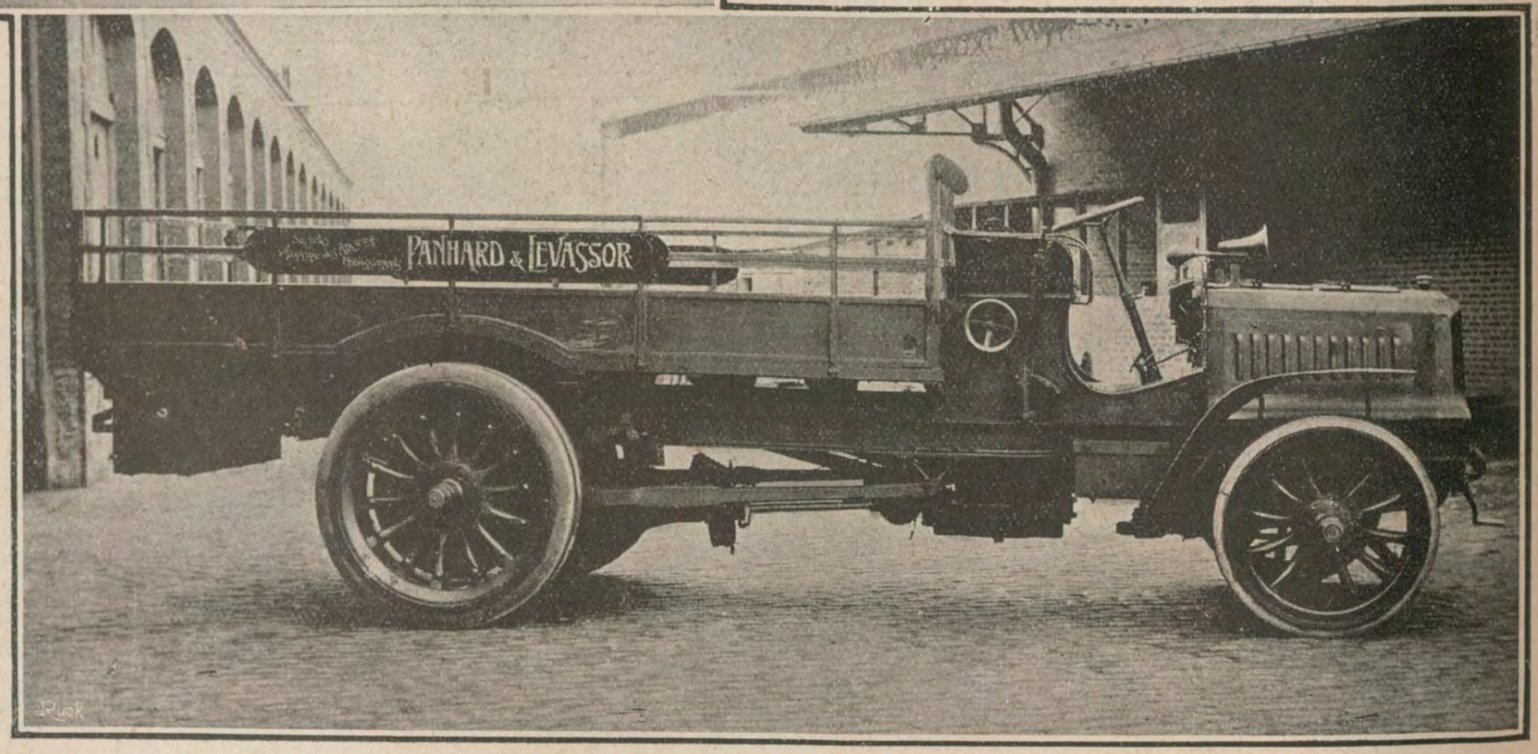
La marque Mors était représentée par deux camions, munis de moteur à régime lent, 108 d'alésage pour 150 de course. Allumage double par magnéto à basse tension et accumulateurs. Trois vitesses, 10, 20, 30 kilomètres. Embrayage entièrement métallique. Trois freins, dont deux sur le différentiel et un sur les roues arrière. Transmission par chaînes. Le poids approximatif de ces camions est de 25.000 kilos. Ils peuvent transporter 3.000 kilos de charge utile. Ils étaient munis de bandages pleins, simples à l'avant et compound à l'arrière.

La maison Panhard et Levassor présentait un camion muni d'une transmission par engrenage. Chacun des arbres du différentiel porte un pignon qui engrène avec une couronne à denture intérieure solidaire de la roue. Ce genre de transmission a donné d'excellents résultats.

Ce camion était muni d'un moteur de 20-chevaux à 4 cylindres. Il pesait 3.000 kilos et transportait 15.000 kilos de charge utile. Allumage par magnéto à bougies, quatre vitesses par train balladeur. Le châssis en acier profilé en V permet un grand braquage des roues avant ce qui est à considérer dans les chemins étroits et tortueux où les voitures militaires peuvent être appelées à passer. Il était muni de bandages en caoutchouc.

Au cours de douze jours de manœuvre, le camion de Panhard et Levassor a couvert environ 18.000 kilomètres et consommé 0,06 litre d'essence par tonne kilométrique. Il n'a eu aucun arrêt et aucune avarie pendant toute la durée des exercices.

F.-A. Wheel.

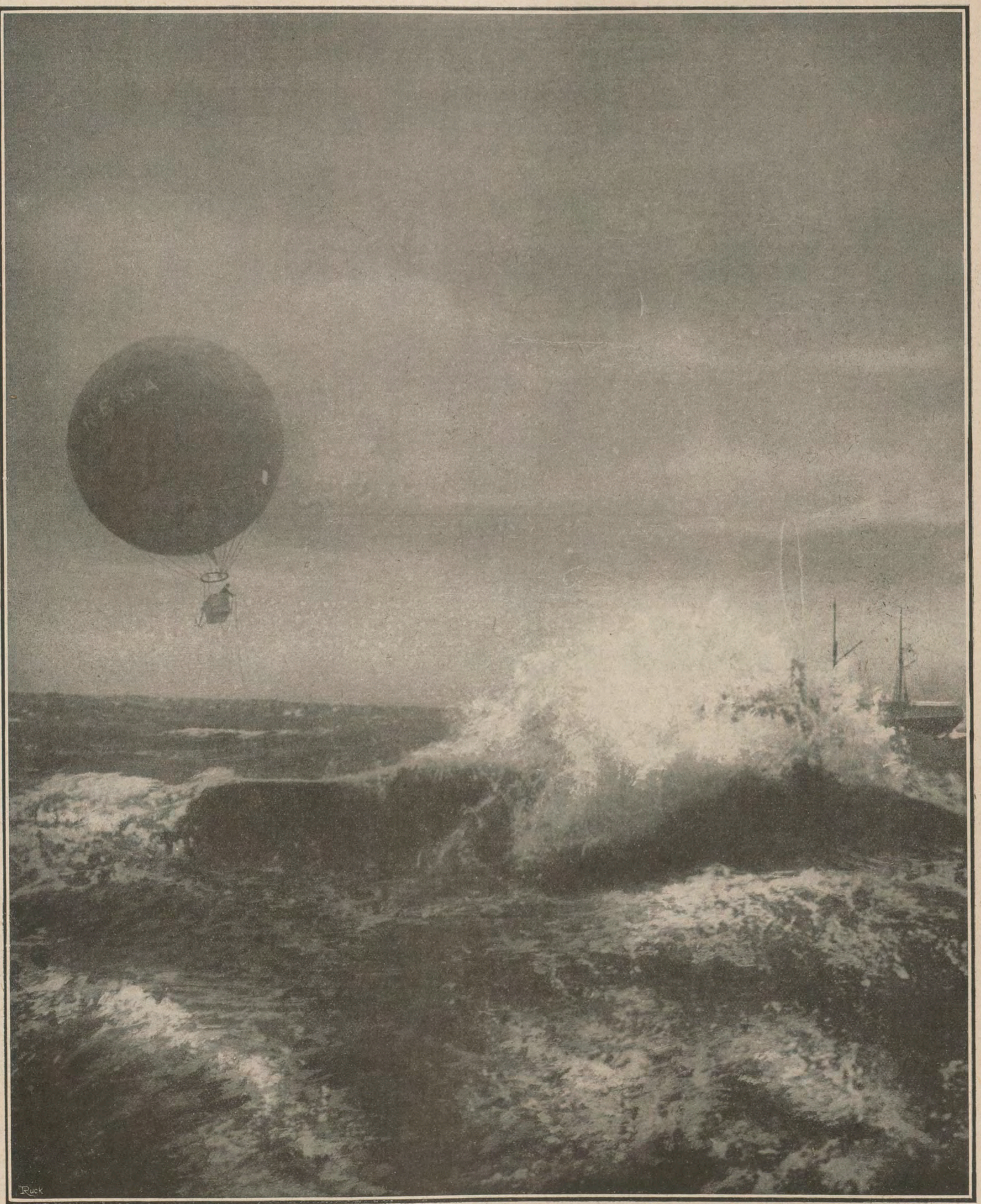


Le camion Panhard et Levassor.

Ce poids lourd est muni d'une transmission par engrenages agissant sur des couronnes solidaires des roues arrière.

(1) Voir le nº 470.

UNE ASCENSION TRAGIQUE

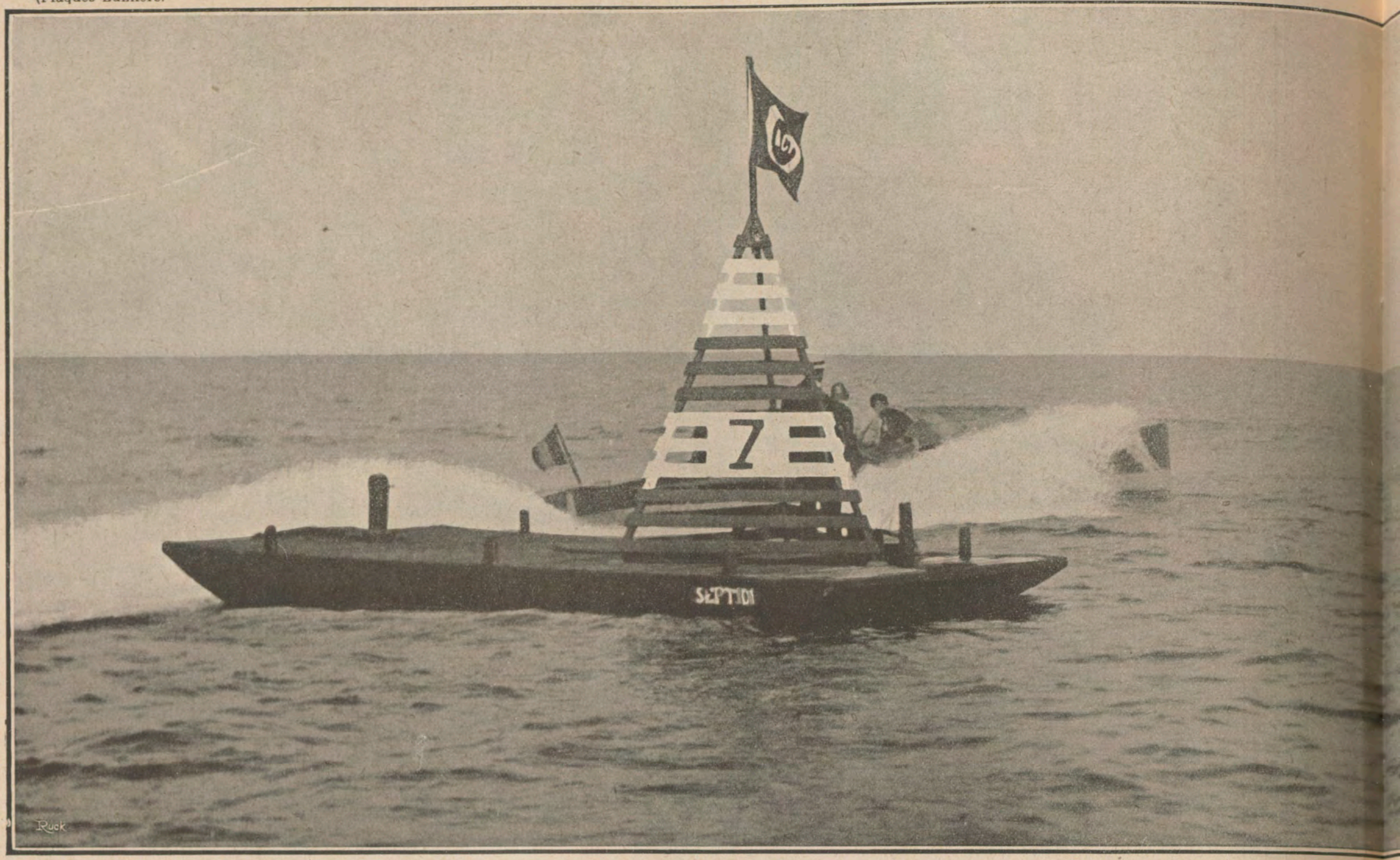


LE «MARIA-THERESA» TOMBANT A LA MER

Le capitaine espagnol Kindelan, élevé, le 24 juillet dernier, à 7 h. 10 du soir, de Valence (Espagne), à bord du ballon Maria-Theresa *(600 mètres cubes), fut emporté sur la Méditerranée. Le vapeur* Goya *essaya vainement de recueillir l'aéronaute, qui réussit à se maintenir dans la nacelle à demi-submergée jusqu'à 7 heures du soir! Puis, le capitaine Kindelan, muni d'une ceinture de sauvetage, abandonna son ballon. Après deux heures de nage, il fut sauvé, près des côtes d'Ibiza, par le bateau anglais* West-Point. *Nous publions cette photographie à la demande de plusieurs lecteurs, qui, l'ayant fort remarquée dans la page de bloc-notes de notre dernier numéro, nous ont prié de la faire paraître à nouveau en lui donnant plus d'importance.*

LES CANOTS AUTOM

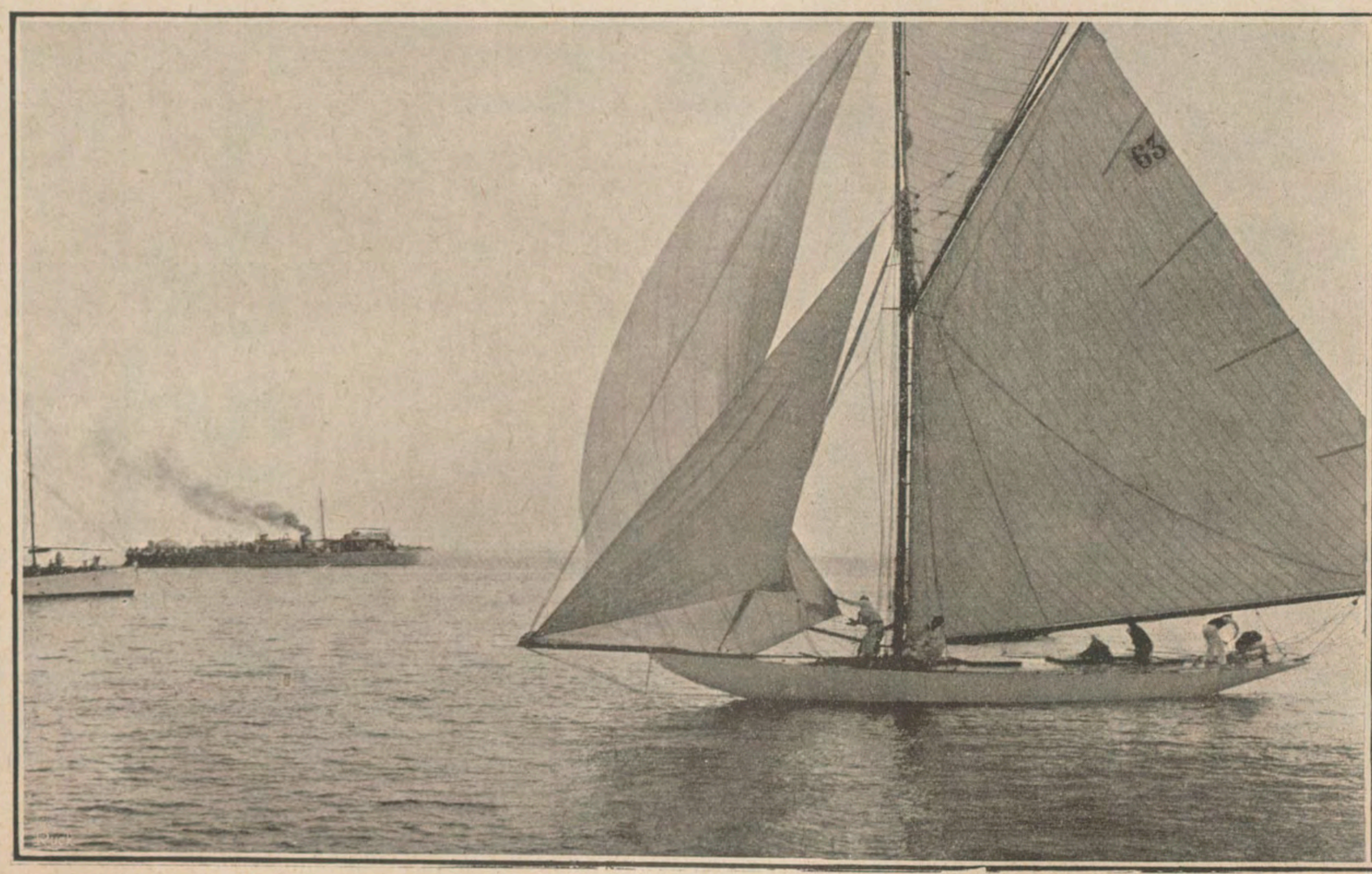
(Plaques Lumière)



Le Panhard-Tellier.

TELLIER RATTRAPE PÉRIGNON, ARRÊTÉ PAI

Les deux racers de Tellier et de Pérignon, qui s'étaient montrés, le premier à Monaco et dans Paris à la Mer, le second à Evian, les deux plus vites racers de l'année, ne s'étaient pas encore rencontrés. C'est à Arcachon qu'ils se trouvèrent aux prises pour la première fois. Le match se disputait sur 5 tours de



(Cliché Neveu.)

Le Dix-tonneaux *Ar-Men*.

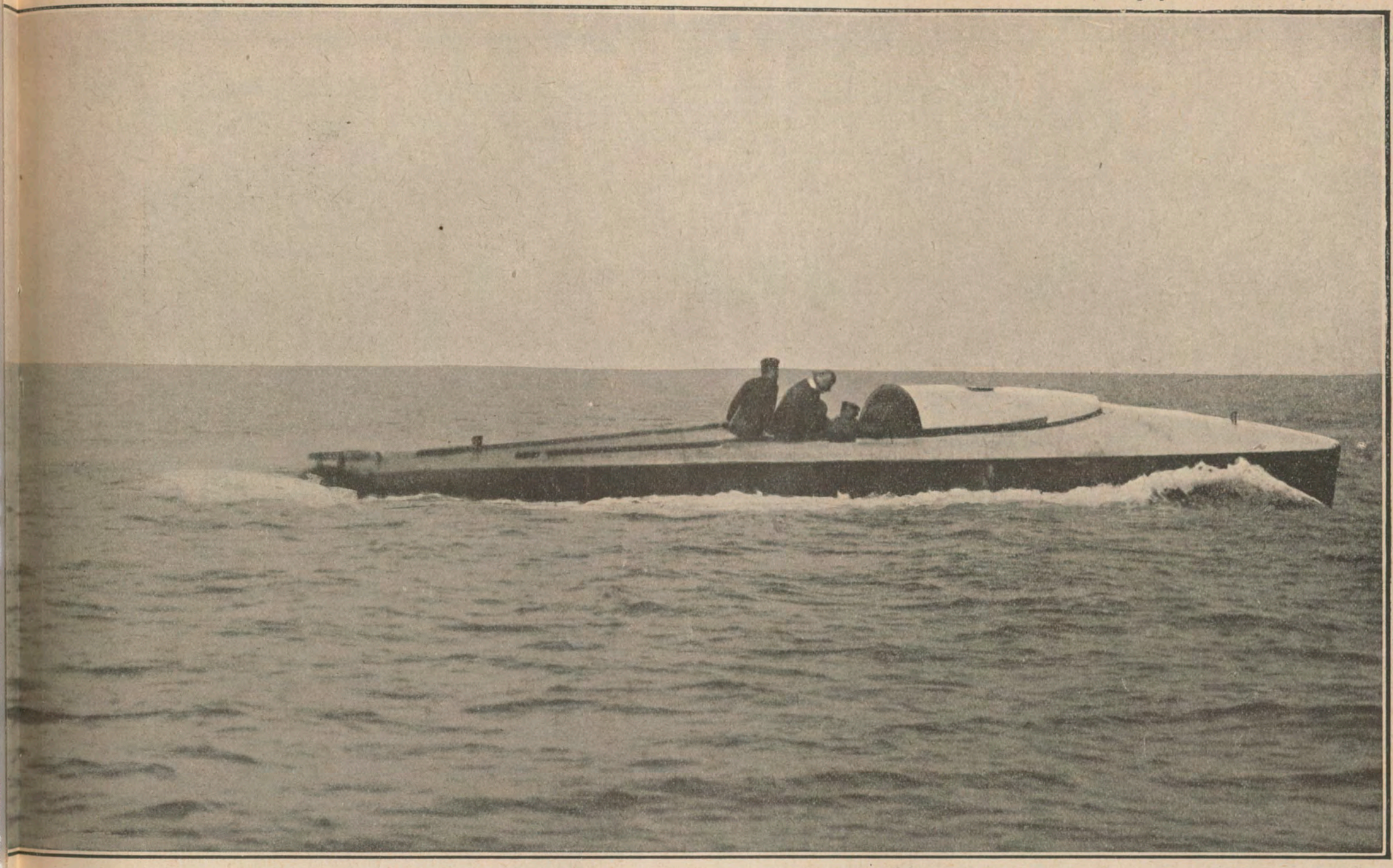
à MM. le Dr Gibert et du Pasquier, le triomphateur de Kiel, gagnant de toutes les épreuves de sa série dans la Grande Semaine maritime d'Arcachon-Royan.

Le bateau de ra

C'est à bord d'un voilier qu'étaient chargés les bidons d des racers et des

OBILES A ARCACHON

(Photographies de notre envoyé spécial.)



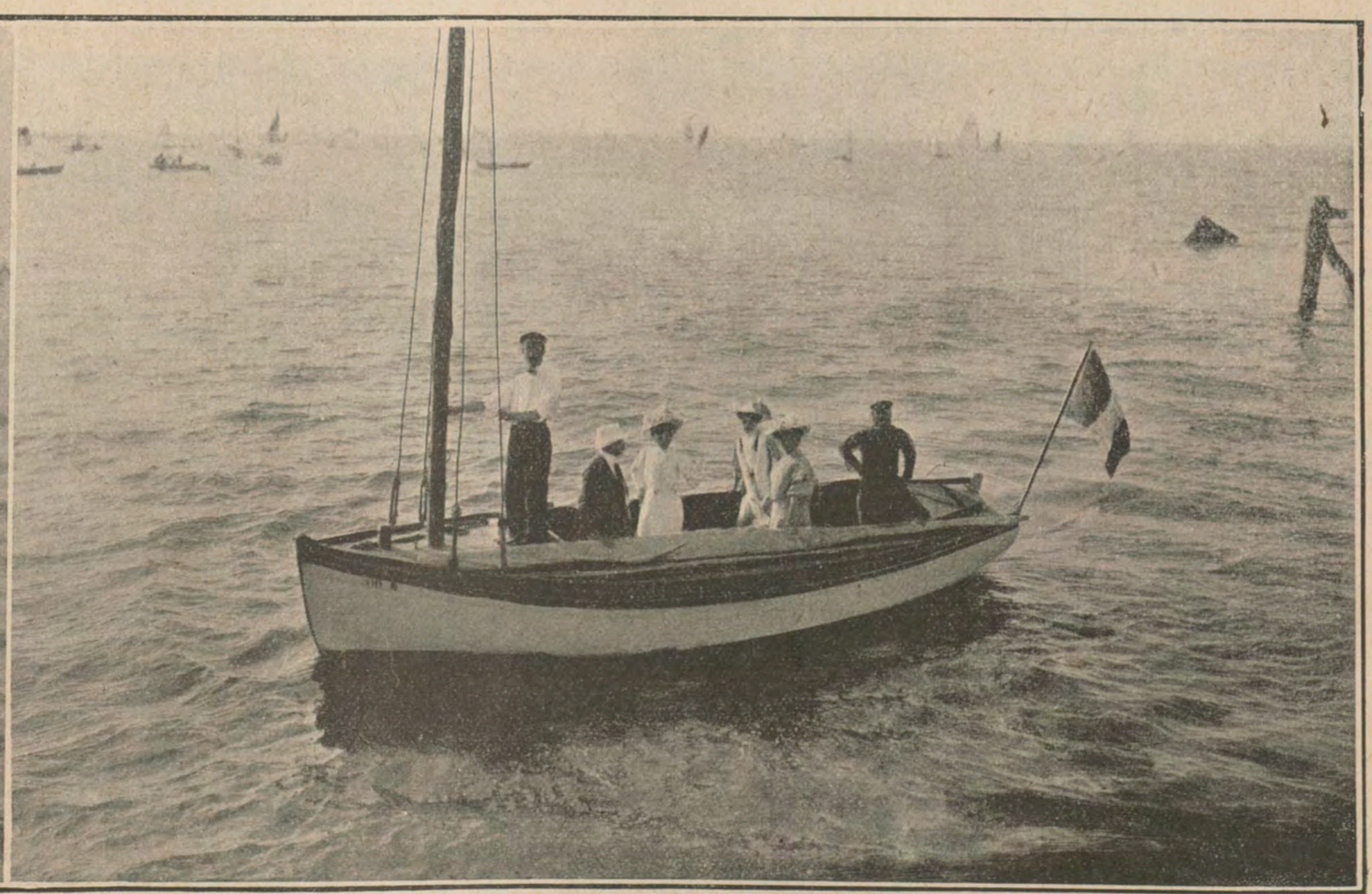
Le Lorraine-Dietrich.

PAR LA RUPTURE D'UN ARBRE DE POMPE

ce superbe bassin, soit 71 kilom. 880. Pérignon prit l'avance, et au bout du deuxième tour, il avait 1 m. 13 s. d'avance sur son concurrent, quand, à ce moment, il fut contraint de s'arrêter, par suite de la rupture de l'arbre d'une de ses pompes. Tellier couvrit les 71 kilom. en 1 h. 23 m. 41 s.: 51 kilom. 537 à l'heure.

vitaillement.

s d'huile et d'essence destinés au ravitaillement es cruisers.



Un yacht à moteur auxiliaire.

Il y a sur le bassin d'Arcachon plusieurs voiliers munis d'un moteur auxiliaire. Celui-ci appartient à M. Peyrelongue, président du Cercle de la Voile d'Arcachon.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

La roulotte automobile avec laquelle M. de Fabrègues voyage sans avoir jamais à descendre à l'hôtel ou au restaurant. Le moteur est de 35-40 chevaux.

LA QUESTION DU CALENDRIER

Avec le Salon, vont revenir sur l'eau une série de questions que l'on voit apparaître ainsi périodiquement, en même temps que les frimas. On les discute, on les retourne de tous les côtés et, finalement, on ne les tranche pas.

Au premier rang figure la question du calendrier. C'est, en effet, pendant le Salon que les organisateurs des grandes épreuves se réunissent pour arrêter les dates du calendrier automobile de l'année suivante, de façon à éviter de regrettables coïncidences.

Cette année, l'Automobile-Club de France fit imprimer un superbe tableau sur papier vélin avec un cadre de Falize, s'il vous plaît, qui s'appelait *Calendrier des épreuves automobiles de 1907*. J'ai eu la curiosité de le consulter l'autre jour. Voici, entre autres choses, ce que j'y ai trouvé :

En avril, la Course de côte de Château-Thierry, qui se courra demain 29 septembre.

En mai, du 15 au 21, le Concours de Roues Economiques de l'A. C. de Seine-et-Oise, qui ne fut pas disputé. Du 18 au 21, la Coupe de l'Autocycle-Club, qui fut remise à juin, et du 24 au 27, la Coupe des Voiturettes de l'A. C. d'Autriche, dont on n'eut aucune nouvelle. Le 31, la Coupe Rochet-Schneider qui, repoussée au mois de juillet, fut interdite à la suite des accidents du Critérium de France.

La Coupe de France des *Sports*, qui devait tenir l'affiche jusqu'en octobre et dont nul n'entendit plus parler.

En août, du 8 au 19, la Coupe de l'Auvergne-Centre supprimée pour la même raison que ci-dessus.

En septembre, du 1er au 8, le Concours de roues élastiques, qui fut avancé au 15 avril.

En octobre, le 15, l'épreuve du kilomètre à Dourdan, qui a été supprimée.

En novembre, enfin, du 1er au 15, la Coupe des Voiturettes de l'*Auto*, que nous aurons le mois prochain.

Je sais bien que pour chacune de ces remises ou de ces suppressions, les organisateurs ont des raisons toutes meilleures les unes que les autres. Mais à quoi bon un calendrier que l'on ne suit pas?

F. A. Wheel.

Laptze, de l'Union des Cyclistes de Paris, vainqueur du Championnat de France amateur des 100 kilomètres sur route, en 3h.21m., devant Wirtz et Brocco.

L'INCOHÉRENCE CONTINUE

L'U. V. F. ne se contente plus de permettre aux amateurs de toucher plus d'argent que les professionnels, elle empêche maintenant les professionnels de gagner leur vie. Nous ne désespérons pas de voir bientôt ceux-ci admis simplement à ne courir que dans les courses où les prix consisteront en diplômes. Peut-être, en cette période de progrès à outrance, leur permettra-t-on, mais en cachette, de se faire donner des médailles en zinc repoussé ou en cuivre doré.

Vous vous souvenez du cas de Barnes? Barnes est ce motocycliste anglais qui, telle une carrosserie de luxe, est toujours suspendu. C'est sa raison d'être, c'est sa situation sociale. Il y a quelques jours, s'étant acquitté d'une amende, il pensait, comme vous et moi, qu'il allait être requalifié. Comme vous êtes jeune, mon Dieu! On s'aperçut qu'il n'avait jamais eu de licence de la N. C. U., par conséquent l'U. V. F. ne voulut pas lui accorder la permission de courir sur ses vélodromes. Barnes, demanda une licence à la N. C. U. Il télégraphia, étant très pressé d'avoir la réponse, puisqu'il avait un contrat pour entraîner Mac Lean et Collins. Et l'U. V. F. lui transmit la réponse : Barnes suspendu! Pourquoi ? puisqu'il n'appartenait pas à cette société affiliée à l'U. C. I., comment se fait-il qu'il soit suspendu ?

De telle sorte que sans explication, on empêche un pauvre garçon de gagner sa vie. « C'est gai ! », doit penser Barnes. J. Mortane

Du 15 au 20 septembre

AUTOMOBILE

Dimanche 15 Septembre.

Le Meeting du Mont-Ventoux. (21 kilom.). — 5e catégorie, 1. Feuillet, en 28 m. 4 s. 3/5 ; 6e cat., 1. Marze, en 25 m. 16 s. 4/5 ; 6e cat. *bis*, 1. Hamel, en 28 m. 22 s. 4/5 ; 7e cat., 1. Casté, en 25 m. 44 s. 2/5 ; 8e cat., 1. Senne, en 24 m. 53 s. 2/5 ; 9e cat., 1. Rougier, en 19 m. 30 s. 2/5 ; 2e Bablot, en 19 m. 59 s. 2/5.

Jeudi 19 septembre.

Le Meeting d'Arcachon, course de racers (5 tours 71 kilom. 880) : 1. *Panhard-Tellier*, à M. Tellier, en 1 h. 23 m. 41 s. ; 2. *Lorraine-Diétrich*, à M. Pérignon, abandonné.

CYCLISME

Dimanche 15 Septembre.

Course de demi-fond (25 kilom. derrière grosses motos) : 1. Parent, en 20 m. 45 s. 1/5 ; 2. Wills ; 3. Bardonneau.

Course de demi-fond (50 kil. derrière tandems humains) : 1. Passerieu, en 1 h. 4 m. 37 s. ; 2. Emile Georget ; 3. Petit-Breton.

ATHLÉTISME

Dimanche 15 Septembre.

Rouen-Paris (155 kil.) : 1. Cibot, en 15 h. 30 m. ; 2. Orphée, en 16 h. 45 m. ; 3. Biard, en 17 h. 5 s. ; 4. Reynaud, en 17 h. 20 m. ; 5. Lévesque, en 17 h. 25 m. ; 6. Garraud, en 17 h. 42 m.

HIPPISME

Dimanche 15 Septembre.

Longchamp : *Prix de Sablonville* (1.100 m.) : 1. Terre Cuite, à M. Caillault (J. Reiff) ; 2. Médéah ; 3. Jean de Nivelle. (16 partants.)

Prix Royal Oak (3.000 m.) : 1. Anémone II, à M. Weil Picard (Cormack) ; 2. Roi Hérode ; 3. Pitti. (9 partants.)

Omnium (handicap, 2.400 m.) : 1. Giralda, à M. St-Phalle (Benson) ; 2. Sylvaire ; 3. Claudia, (18 partants.)

Jeudi 19 septembre.

Maisons : *Prix de Flore* (2.100 m.) ; 1. All Mine, à M. J. Joubert (G. Bartholomew) ; 2. Claudia ; 3. Ad Gloriam. (12 partants.)

LE TOUR DE FRANCE DES MORS

Le tour de France des voitures Mors se continue de façon merveilleuse. Le moment de l'arrivée n'est pas loin et ce jour-là tous les sportsmen iront applaudir la performance accomplie par M. Mors et par ses voitures.

Le capitaine Beddington, qui voulait traverser la Manche en skiff et qui a abandonné au bout de 2 heures, après avoir couvert le tiers du parcours.

A PROPOS DES COURSES DE GRAND FOND

Vous sentez-vous capable de faire 155 kilomètres à pied a une moyenne de 10 kil. 100 à l'heure ?

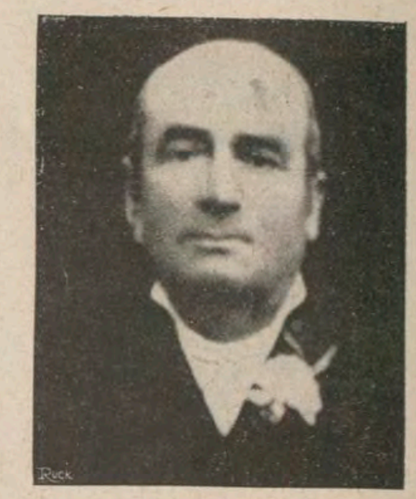
Pour ma part, j'avoue humblement que même si au départ on me promettait monts et merveilles, je n'irais pas bien loin.

Ce serait la du mauvais sport, me direz-vous. C'est bien possible, mais que voulez-vous, il est des tâches dont l'énormité m'effraye et auxquelles je préfère des exploits moins retentissants certainement, mais aussi moins éreintants.

N'ayant jamais couru qu'une fois plus de 20 kilomètres et encore était-ce bien par méprise, je ne sais quel peut être l'état d'âme des géants de la route qui font avec le sourire, des randonnées près de huit fois plus longues.

Pour ma part dans tous les cross que j'ai sérieusement courus, le temps de l'épreuve se décomposait de la même façon ou presque. Dans les tout premiers kilomètres je n'avais d'autre préoccupation que de ne pas lâcher le peloton de tête puis la fatigue venait rapide vers le cinquième kilomètre. A ce moment-là j'avais une envie folle de m'arrêter et de rentrer à l'hôtel boire du vin chaud. Puis la fatigue se fondait dans une impression vague d'abrutissement pendant laquelle une idée fixe quelconque, souvent bien étrangère à la course elle-même, me trottait dans la cervelle et j'allais comme cela jusqu'à la fièvre du dernier kilomètre.

L. de Fleurac.



Charles Pratt, qui fut l'un de nos plus célèbres jockeys et l'un de nos meilleurs entraîneurs, vient de mourir à l'âge de 72 ans, après une cruelle maladie.

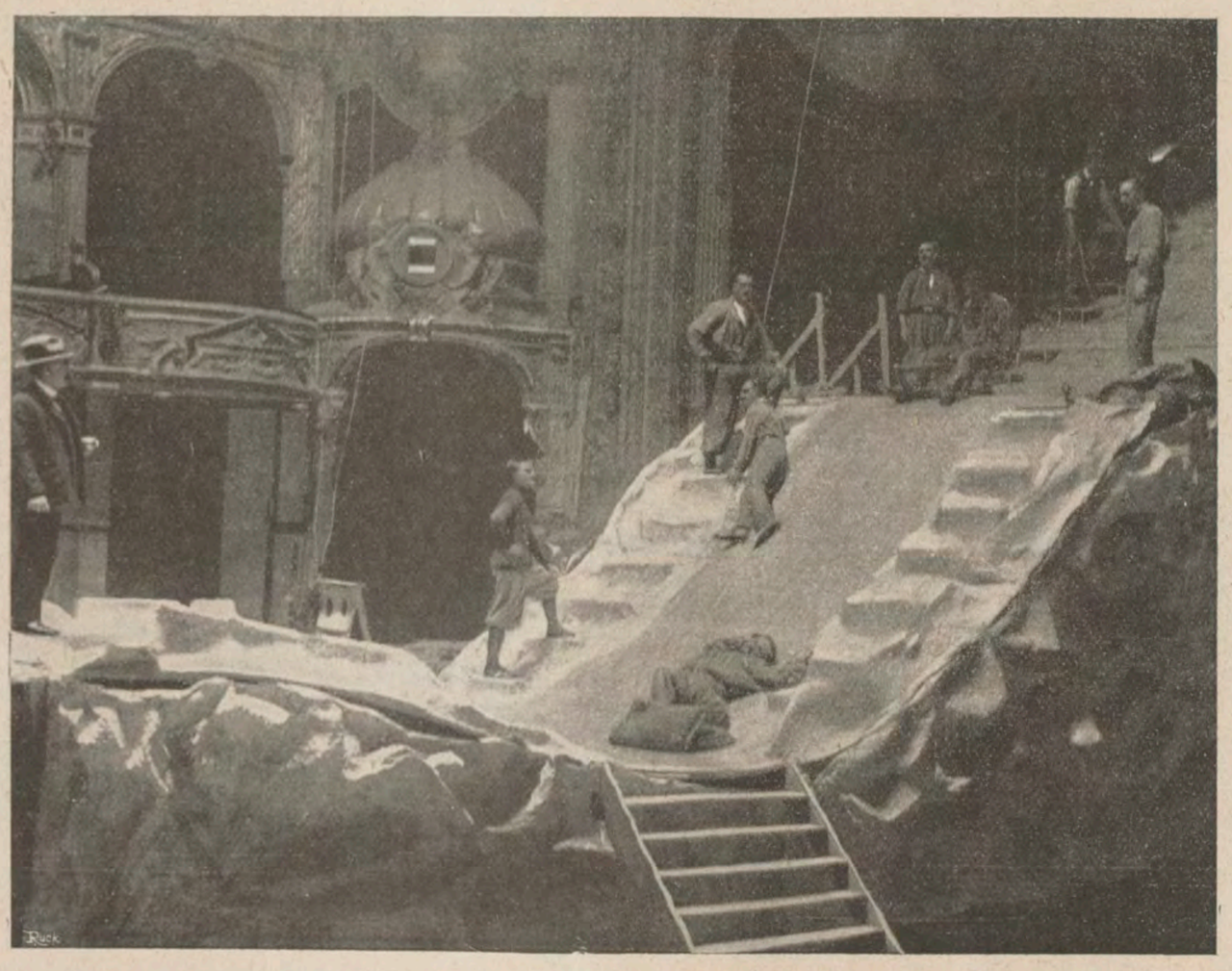
LES DEUX ANS TIENNENT L'AFFICHE

Les deux ans pourront se vanter de ne pas avoir volé leur avoine, cette année. Depuis l'époque de leurs débuts, c'est-à-dire depuis le mois de juin, ils sont sur la brèche, et en ce moment-ci on peut dire, sans exagération, qu'ils accaparent véritablement l'affiche. Du lundi au samedi de la semaine dernière, il y a eu deux réunions d'obstacles et quatre réunions de plat : or, parmi les vingt-quatre courses disputées au cours de ces quatre journées de plat, quatorze étaient réservées uniquement aux deux ans, une était ouverte aux deux ans et aux chevaux âgés, enfin les concurrents de trois ans et au-dessus n'avaient en tout et pour tout que neuf épreuves à se partager.

On se demande, en pareille occurrence, à quels mobiles péremptoires ont obéi les sociétés de courses, toujours si soucieuses de sauvegarder les divers intérêts qu'elles sont obligées de concilier. La santé du joueur a paru être ici leur principale préoccupation. Les courses de longue distance constituent des spectacles trop lents, dont les péripéties provoquent des émotions nuisibles à la régularité des mouvements du cœur : dans les épreuves de deux ans, qui se disputent en ce moment sur des distances variant de huit cents à douze cents mètres, rien de tout cela : au moment où sonne le signal annonçant que les chevaux sont partis, la course est déjà terminée. L'émotion est donc très courte : elle est encore diminuée du reste par ce fait que dans les courses en ligne droite il est impossible de voir net ement ce qui se passe avant le poteau.

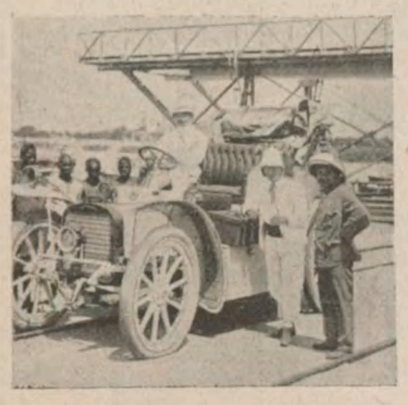
D'un autre côté, le joueur trouve à ce genre de sport un intérêt toujours renouvelé. Jamais on ne peut dire, dans ces épreuves d'un millier de mètres, que la partie soit gagnée d'avance. Le résultat est ainsi attendu avec un minimum d'émotion pour le maximum d'intérêt. Les joueurs sont ravis : et le mutuel aussi, par conséquent.

Quant aux chevaux, ils s'en fichent. Plus ils courront à deux ans, moins ils courront à trois ans. S'ils prennent de la peine maintenant, c'est pour mieux se reposer plus tard, parmi les douches et les embrocations. Boïard.



UNE ORIGINALE TENTATIVE

L'hippodrome de Londres prépare un spectacle qui remportera sans doute un succès considérable, car il est inédit. On a construit une piste pour courses de skis et les plus forts skieurs suédois et français ont été engagés pour prendre part à ces épreuves.

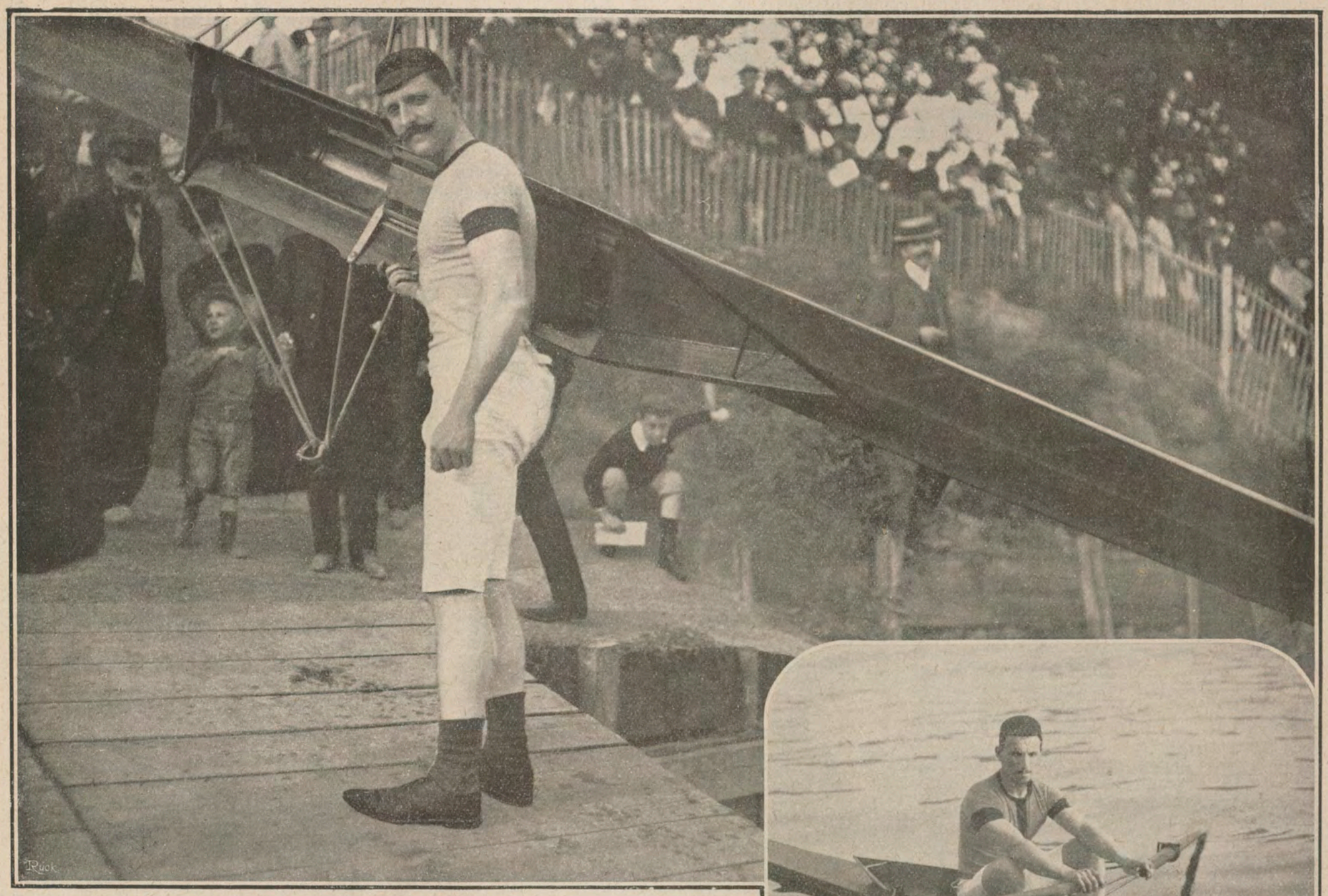


Le lieutenant Graetz qui tente la traversée en longueur du Sahara sur une voiture de tourisme. Cette photo le représente au départ à Dar-ès-Salam.

Carton exécuté au tir de Bisfield (Angleterre), par le célèbre Américain Walter Winans. Le tir se faisait à 110 yards, sur silhouette mobile.

LE CHAMPIONNAT DE LA SEINE

Le Championnat de la Seine à un rameur disputé, dimanche, dans le bassin de Courbevoie, est naturellement, revenu à Delaplane



Delaplane rentre, après sa victoire.

Delaplane, une fois de plus, a triomphé. Il a remporté le Championnat de la Seine, puis le Critérium à deux rameurs de couple, avec Deltour, comme co-équipier.

Dimanche dernier, Delaplane a remporté une victoire ! Je ne pense point qu'à cette nouvelle vous éprouviez l'un de ces étonnements qui donnent des palpitations de cœur et des frissons d'émotion. Mais vous m'avouerez qu'avec ce rameur, il est impossible d'avoir le petit effroi sportif d'une arrivée disputée ! Je déclare que ce n'est pas de jeu. Au fond, je serais très fâché que vous en ressentiez une peine, même légère, mais cela ne m'étonnerait pas le moins du monde. Ah ! les temps sont bien tristes !

Les amateurs de sport hippique se lamentent parce que ce n'est jamais le même cheval qui passe le poteau en vainqueur et les amateurs de sport nautique se plaignent de ce que ce soit toujours Delaplane qui triomphe. Il faut en conclure que le monde est bien mal fait et que nous ne sommes jamais satisfaits de notre sort. Comme quoi les petites causes ont de grands effets et qu'en toutes circonstances il faut tirer la morale qui convient.

Jacques Mortane.

Echard.

Echard (S.N.B.S.), vainqueur du Prix Viera, réservé aux juniors, avec une longueur d'avance sur Bellen, et second du Championnat de la Seine, à quatre longueurs de Delaplane.

NOTES DES ÉDITEURS

C'est demain que sera donné le départ aux vingt concurrents du Grand Prix de l'Aéro-Club, au Jardin des Tuileries. Parmi les engagés se trouvent des Italiens, des Belges et des Allemands.

Lorsque le ballon n° 17 prendra son vol, tous nos amis l'acclameront et le verront s'élever dans l'atmosphère avec une certaine émotion. Ce sera, en effet, la *Vie au Grand Air*, pilotée par notre collaborateur François Peyrey, qui aura comme compagnon de voyage notre rédacteur en chef, Marcel Viollette. Inutile de dire que tous nos vœux accompagneront les deux passagers et que nous espérons bien voir triompher la *Vie au Grand Air* dans cette importante épreuve.

François Peyrey est d'ailleurs l'un des grands favoris, de par son passé sportif. Après plusieurs belles ascensions en ballon libre, il remporta un prix dans le concours de Bordeaux de 1901, malgré un incident de route: un pin arrêta le guide-rope du ballon dans la fourche résineuse de ses branches. Puis, après plusieurs succès importants, il imagina l'ascension monstre du ballon l'*Aigle*, le 27 avril 1907, qui réunissait dans une même nacelle dix des personnalités aéronautiques les plus en vue.

Au concours de distance du 19 mai 1907, parti seul à bord du *Limousin*, François Peyrey se classa premier, par 452 kilomètres, de Saint-Cloud à Saint-Félix (Dordogne).

On voit que la *Vie au Grand Air* sera en bonnes mains dans le *Grand Prix de l'Aéro-Club* et que nous pouvons nous attendre à la voir arriver en un bon rang après-demain.

✠

Le prochain numéro de *Femina* (1er octobre) est un des deux numéros de saison. Il contient un important supplément consacré aux toilettes que l'on portera cet automne et cet hiver. Il renferme environ cinquante modèles spécialement dessinés et créés pour les lectrices de *Femina*. Une grande partie est consacrée à la mode *simple*, *pratique* et *économique*. Toutes les femmes pourront ainsi, en le lisant, être mises au goût du jour, à bon marché.

Pierre Lafitte et Cie.

L'AMATEUR PROFESSIONNEL

Le nouvel amateur peut recevoir des indemnités, il a droit à l'aide matérielle des maisons de cycles ; le nouvel amateur qui n'est pas riche ne peut pas faire de sport pour son plaisir ✍ Démocratisation du vélocipède ✍

Les temps sont révolus. L'amateur qui, comme la femme de César, ne devait pas être soupçonné, a renoncé depuis l'autre semaine à sa vertu. La casaque blanche, signe et marque de sa virginité de sentiments moraux, n'est plus ; l'amateur est tombé, signe des temps, dans une sorte de demi-virginité dont les plus difficiles doivent se contenter. Faute de pouvoir trouver des rosières, si j'ose dire, les clubs cyclistes se contentent de petites étoiles que ne respectent plus les mauvaises langues, et puisqu'aussi bien, l'U. V. F. se voyait contrainte de sacrifier d'un grand geste tous les " purs ", presqu'impurs, elle a soudain manifesté la plus inattendue bienveillance ; elle a décidé brusquement que ceux qu'elle châtiait hier, seraient indemnes aujourd'hui. Elle avoue humblement son impuissance et, incapable de sévir, elle désarme.

Je ne suis pas de ceux qui disent : Périsse la République plutôt qu'un principe, mais cependant il me semble que la Commission sportive est allée unpeu loin en autorisant les amateurs à recevoir les soins d'une maison de bicyclettes : qui l'aurait cru, jadis ?

Mais il faut étudier la question à son début.

A la suite de Paris-Dieppe, et surtout à la suite de Paris-Dijon, la Commission sportive reçut une quantité de réclamations telle qu'elle s'appliqua à mener à bien la plus sérieuse des enquêtes. C'est ainsi que dans Paris-Dijon, une voiture automobile soit-disant mise à la disposition des coureurs par leur club, soignait indifféremment les coureurs appartenant à n'importe quelle société, à la condition toutefois qu'ils fussent montés sur bicyclette X...

On rechercha des preuves, on fit venir les coureurs, qui ne cherchèrent pas à cacher leur faute. Ils l'avouèrent et ils l'expliquèrent : actuellement les frais de courses d'un amateur sont beaucoup trop élevés pour que sans aides, un coureur peu fortuné puisse disputer les épreuves de l'année. Sans parler de l'achat de bicyclettes, il faut compter la consommation énorme de boyaux pneumatiques, les frais de voyage, etc. Le

Ce qu'on ne verra plus.

La dernière charrette! Combien de coureurs-amateurs avaient été disqualifiés pour avoir reçu l'aide morale et pécuniaire des maisons de cycles. Passerieu, Cadolle, Garrigou et d'autres vous le diront! Aujourd'hui, les amateurs n'auront plus la crainte de voir leur carrière de « purs » interrompue pour des motifs aussi dérisoires.

L'amateur d'aujourd'hui.

Démocratisation du sport ! L'amateur d'aujourd'hui peut recevoir des vélos pour courir, des pneumatiques autant qu'il peut en consommer ; c'est aux frais de la princesse qu'il voyagera en seconde, et pour vivre en province ou à l'étranger il touchera la colossale indemnité de 12 fr. 50 par jour. Serait-ce la fin de l'amateurisme ?

budget ne peut se boucler à moins de 3.000 ou 4.000 francs par an. Or, si quelques-uns, par réel amour du sport, peuvent, en raison de leur situation sociale, dépenser une somme aussi importante, combien d'autres sont tout à fait empêchés de le faire ! Alors pour lutter à armes égales avec les rares coureurs fortunés, ils sont contraints d'accepter l'aide des maisons. L'U. V. F. se trouvait donc entre ces deux partis : disqualifier en masse les meilleurs de ses amateurs ou bien, en raison de la dureté des temps, admettre des palliatifs et accepter que les amateurs ne soient plus aussi " purs " que jadis.

Doit-on la louer d'avoir pris ce dernier parti · après avoir réfléchi, je réponds non. Personne n'est forcé de disputer des courses vélocipédiques comme amateur. Si la médiocrité de condition s'allie à une qualité athlétique réelle, le professionnalisme est grand ouvert à ces jeunes gens qui ne demandent qu'à remporter des victoires sensationnelles. Et qu'on n'aille pas me dire que beaucoup acceptent d'être amateurs qui ne voudraient pas être professionnels. Il suffit de prendre l'exemple des meilleurs : tous ont débuté comme amateurs. Dès qu'ils se sont sentis quelque valeur, ils ont tranquillement zigzagué sur la lisière du code sportif, gagnant – et je pourrais citer des noms et des chiffres, — plus d'argent comme amateurs que comme professionnels. Le jour où l'on a dévoilé leur petit manège, ils ont dû prendre une licence professionnelle, le seul ennui qu'ils en conçurent fut qu'obligés de s'aligner contre des adversaires nouveaux, ils couraient le risque de ne pas briller au premier rang. Certains ont disparu dans la médiocrité ; les autres — et vous pouvez deviner leurs noms, — ont retrouvé aux côtés des professionnels leurs places au premier rang. Je vous assure que des amateurs semblables sont peu difficiles à trouver et que tous ceux d'aujourd'hui, — à part Leroux, paraît-il, — attendent leur tour de changer de licence.

La vraie raison de l'amateurisme, — et ce ne sont pas les fondateurs de l'A. V. A. qui diront le contraire, — est d'amener au sport des jeunes gens de bonne famille et de situation sociale assez élevée, qui veulent pratiquer le sport par goût et par plaisir. Ceux à qui leur condition ne permet pas de courir our la loire n'ont qu'à s'abstenir ou à se ranger dans la catégorie des professionnels. Maintenant je ne suis pas du tout de l'avis de ceux qui prétendent que les frais ont augmenté ; jadis, il y a dix ans, ils étaient les mêmes qu'aujourd'hui et si les champions amateurs eurent toujours leurs bicyclettes gratuitement, du moins, — ce n'est pas Gingembre qui dira le contraire, — c'étaient eux qui faisaient leurs frais d'entraîneurs ou de soins quand ils avaient une course importante à disputer. Seulement les temps sont changés, le sport s'est démocratisé, le temps n'est plus où Paul Dupuy, co-directeur aujourd'hui du *Petit Parisien*, était champion de demi-fond, où Bernain, Dufourcq, Sanz, et tant d'autres coureurs élégants, triomphaient en vitesse ; et je ne parle pas des temps héroïques, je parle d'une époque où les courses étaient au moins aussi disputées qu'aujourd'hui, mais où les amateurs gardaient ce je ne sais quoi qu'on ne saurait retrouver sur les vélodromes actuels.

Il faudrait deux classes.

Ne nous lamentons pas parce que le sport s'est démocratisé, mais puisque l'U. V.F. a décidé que l'égalité régnerait dorénavant dans les rangs de l'amateurisme, le coureur à 12 fr. 50 par jour et au voyage en seconde va sévir ces temps-ci, je serais vraiment heureux si les pouvoirs sportifs créaient une nouvelle classe d'amateurs, d'amateurs absolument purs qui paieraient leurs machines, ne recevraient pas de frais de déplacements, ne seraient pas soignés par les maisons et montreraient que du moins s'ils pratiquent le sport vélocipédique, ce n'est pas pour le bénéfice aléatoire d'une indemnité ridicule, mais simplement par goût.

A l'U. V. F., la décision ne fut pas prise sans discussion. Il y a à la Commission sportive des hommes qui ont couru comme amateurs et ils se sont montrés très justement irréductibles, les autres ont remporté l'avantage, et c'est tant pis.

Voici l'état nouveau de l'amateur.

L'amateur n'a pas le droit de passer de contrat avec une maison de cycles, c'est-à-dire qu'il ne peut être lié avec une maison qui le contraindrait à monter ses machines, un contrat de ce genre est interdit : mais, l'amateur qui monte les machines que la maison lui a données ou prêtées *pour courir* peut recevoir de cette maison des soins et des aides matériels soit pendant les courses, soit pendant la période d'entraînement.

Ainsi, prenons un exemple. Le coureur X... a l'intention de disputer le championnat de France, le coureur X... habite Marseille. La maison Y... a parfaitement le droit de faire venir en seconde à ses frais le coureur à Paris un mois avant l'épreuve, de lui payer un manager (soins !), de lui donner par jour l'indemnité de 12 fr. 50, indemnité maxima que supporte l'U. V.F. Si ce coureur gagne, la maison aura le droit de publier partout le portrait du coureur X... sur machine Y..., la publicité sur les victoires des amateurs étant désormais tolérée, — comme en Angleterre, paraît-il.

Je me demande en quoi cet amateur se différencie des professionnels. Il n'a pas de prix en espèces à gagner, c'est entendu, mais il peut, s'il sait s'arranger toucher des mensualités de 375 francs, ce qui lui permettra de vivre si ce n'est brillamment, du moins tranquillement en attendant l'âge où ses muscles ne lui permettront plus d'exercer sa tranquille industrie.

La morale de tout ceci, il faut bien l'avouer, c'est qu'à force de vouloir faire de l'égalisation systématique on n'arrive à rien de bon.

ROBERT DIEUDONNÉ.

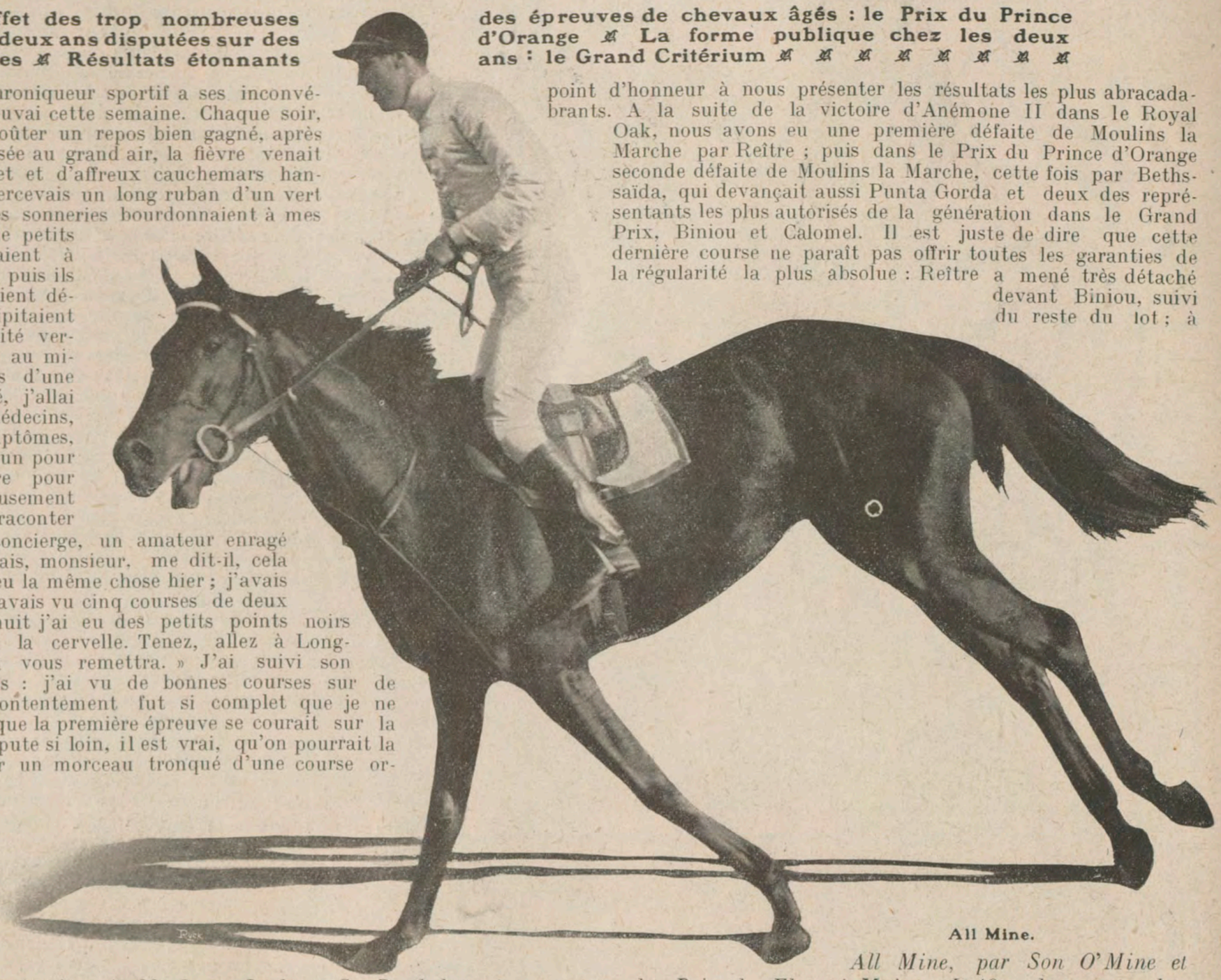
Le Grand Critérium et le Prix du Prince d'Orange

Par RENÉ RIONDET

Curieux effet des trop nombreuses courses de deux ans disputées sur des lignes droites ✍ Résultats étonnants des épreuves de chevaux âgés : le Prix du Prince d'Orange ✍ La forme publique chez les deux ans : le Grand Critérium ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

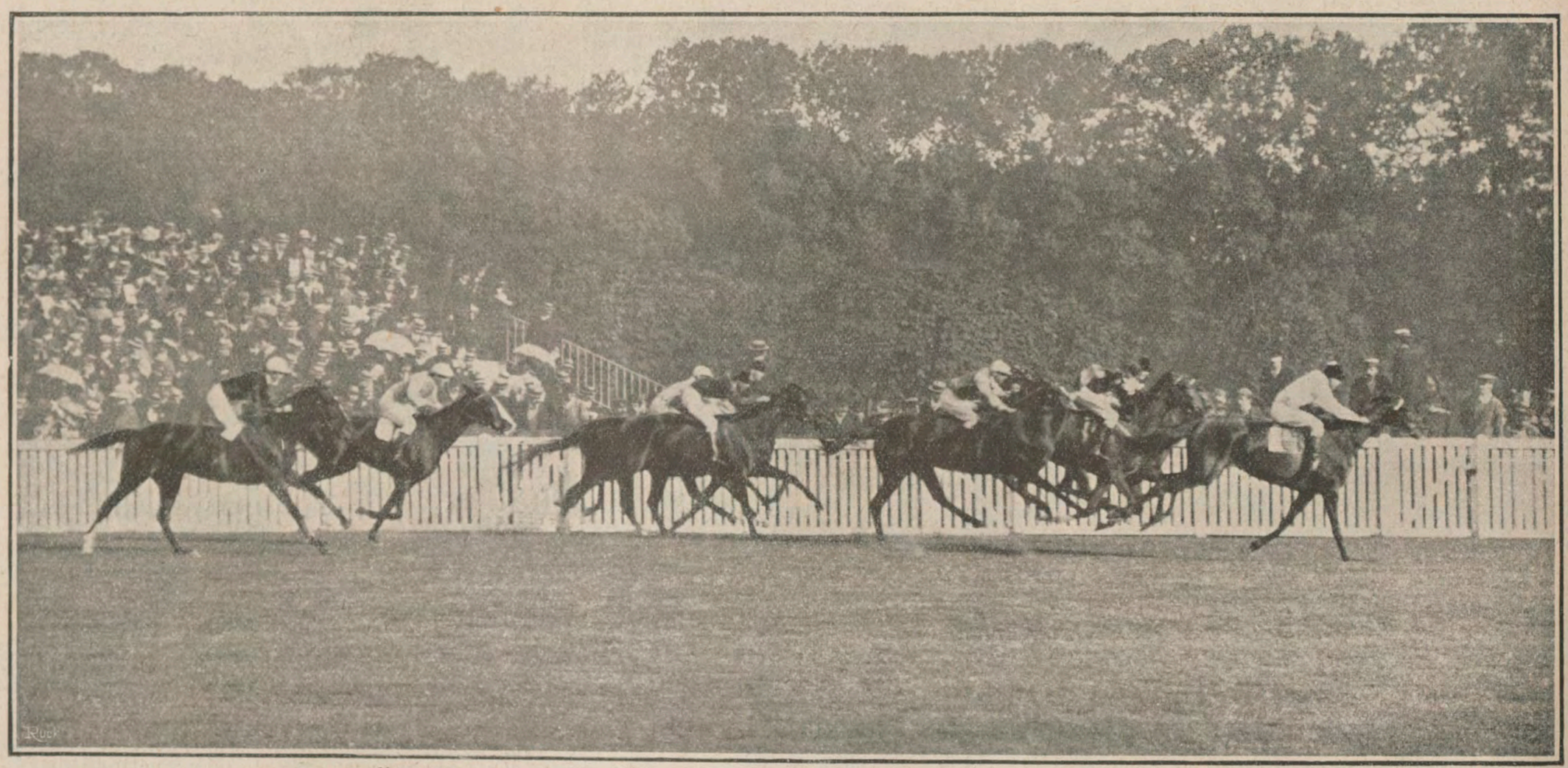
Le métier de chroniqueur sportif a ses inconvénients : je l'éprouvai cette semaine. Chaque soir, au moment de goûter un repos bien gagné, après une journée passée au grand air, la fièvre venait s'installer à mon chevet et d'affreux cauchemars hantaient mon esprit ; j'apercevais un long ruban d'un vert éclatant ; tandis que des sonneries bourdonnaient à mes oreilles, une multitude de petits points noirs apparaissaient à l'extrémité de ce ruban, puis ils se rapprochaient, s'enflaient démesurément, se précipitaient sur moi avec une rapidité vertigineuse et s'effaçaient au milieu des cris inarticulés d'une foule en délire. Effrayé, j'allai consulter plusieurs médecins, qui, au récit de ces symptômes, voulurent me soigner l'un pour la neurasthénie, l'autre pour l'appendicite, etc. Heureusement que j'eus l'idée de raconter mes malheurs à mon concierge, un amateur enragé de sport hippique. « Mais, monsieur, me dit-il, cela n'est rien du tout ; j'ai eu la même chose hier ; j'avais été au Tremblay, où j'avais vu cinq courses de deux ans sur six ; toute la nuit j'ai eu des petits points noirs qui m'ont dansé dans la cervelle. Tenez, allez à Longchamp dimanche ; cela vous remettra. » J'ai suivi son conseil, et me voilà remis : j'ai vu de bonnes courses sur de vraies pistes ; mon contentement fut si complet que je ne m'aperçus même pas que la première épreuve se courait sur la ligne droite ; elle se dispute si loin, il est vrai, qu'on pourrait la prendre facilement pour un morceau tronqué d'une course ordinaire.

Nous avons donc été saturés d'épreuves en ligne droite pour deux ans. Quant aux chevaux d'âge, pour se venger probablement de l'abandon relatif dont ils sont victimes, ils mettent un véritable point d'honneur à nous présenter les résultats les plus abracadabrants. A la suite de la victoire d'Anémone II dans le Royal Oak, nous avons eu une première défaite de Moulins la Marche par Reître ; puis dans le Prix du Prince d'Orange seconde défaite de Moulins la Marche, cette fois par Bethsaïda, qui devançait aussi Punta Gorda et deux des représentants les plus autorisés de la génération dans le Grand Prix, Biniou et Calomel. Il est juste de dire que cette dernière course ne paraît pas offrir toutes les garanties de la régularité la plus absolue : Reître a mené très détaché devant Biniou, suivi du reste du lot ; à



All Mine.

All Mine, par Son O'Mine et Annita, à M. Jean Joubert (G. Bartholomew), gagnante du Prix de Flore à Maisons-Laffitte, le 19 septembre.



Musotte Flosshilde La Belle II Flamette Ad Gloriam Claudia All Mine

L'arrivée du Prix de Flore. (2.100 mètres, 25.000 francs.)

Second Sight, Claudia, La Serqueuse et Aux Armes ont pris la tête. Dans la ligne droite, Claudia se détachait légèrement, mais au poteau ordinaire Ad Gloriam, All Mine et Flosshilde la serraient de près. Une belle lutte s'engageait. All Mine l'emportait d'une encolure sur Claudia, Ad Gloriam, troisième à une courte tête, Flamette finissait très fort quatrième à une courte tête.

l'entrée de la ligne droite. Biniou prenait la tête, mais Moulins la Marche venait l'attaquer ; comme il semblait devoir s'en rendre maître sans peine, Punta Gorda, probablement déjà préparée en vue du Gladiateur, rentrait dans le rang. Tout cela était sans doute bien prématuré ; car Bethsaïda survenait à son tour devant les tribunes et prenait l'avantage avec une grande facilité. Le jeune Barat a piloté la gagnante avec le tact, la patience et l'énergie qui lui sont coutumières ; et ses concurrents ont semblé monter comme de vrais galopins : c'est la supériorité de la monte qui a décidé de la victoire. Si Moulins la Marche et Parfrement veulent gagner le Municipal, il faudra que, l'un portant l'autre, ils se comportent, chacun de leur côté, autrement que dimanche dernier.

Au Tremblay, une très riche épreuve, le Prix le Sancy, a permis au public d'affirmer, une fois de plus, son inlassable sympathie pour ce fameux Passeur,

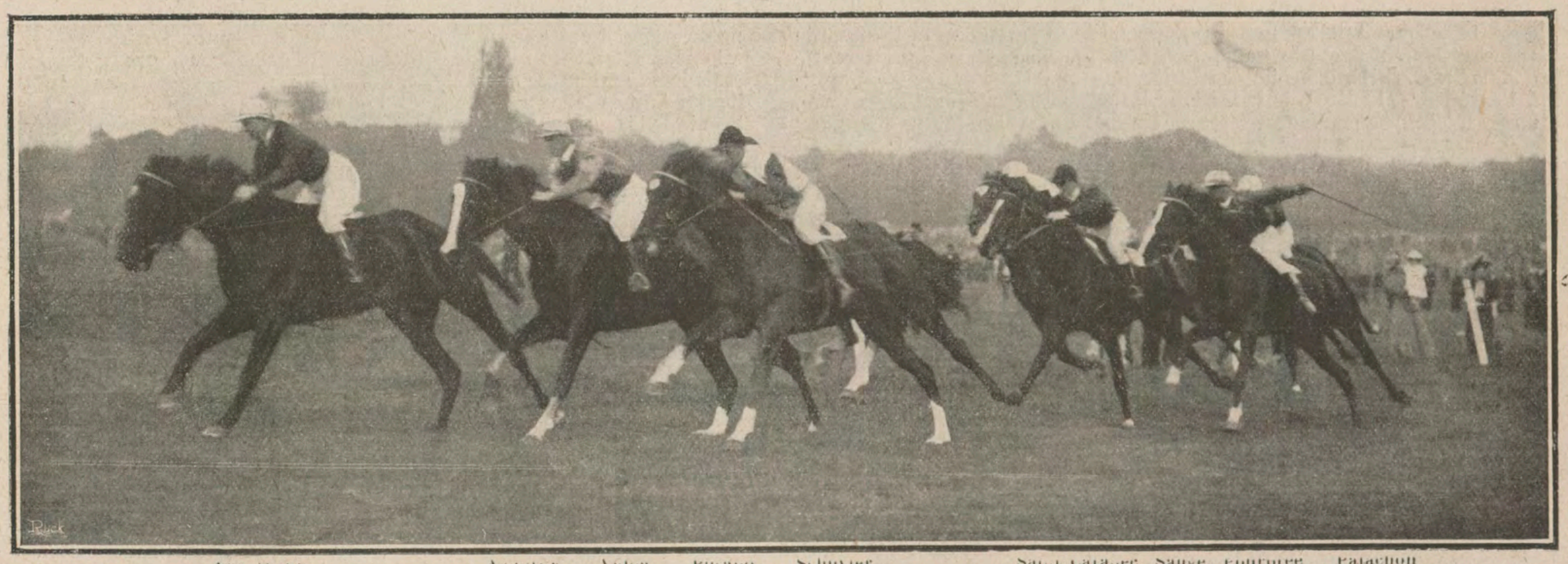
Sauge Pourprée.

Sauge Pourprée, au comte Le Marois (O'Connor), vainqueur du Grand Critérium.

qu'il avait sacré grand crack dès le jour de ses débuts. Naturellement il n'a pas figuré ; et Séjan a battu Messager d'une tête après une lutte très vive. Stern était sur Séjan, Ransch, sur Messager ; c'est dire qu'on peut lire aussi bien le résultat à l'envers.

Enfin, All Mine a été la très heureuse gagnante du Prix de Flore, la grande course que Maisons-Laffitte réserve aux pouliches en automne. Claudia, qui semblait gagner, est rentrée avec une étrivière cassée ; le petit jockey d'Ad Gloriam a manqué de décision ; enfin Flamette a été enfermée pendant la plus grande partie de la ligne droite. Lorsque, après ces incidents, l'arrivée entre les cinq premières a lieu dans un intervalle d'une demi-longueur, on peut dire que la victoire est heureuse et ne constitue pas la preuve d'une supériorité manifeste.

En face de ces résultats contradictoires ou sujets à caution, ceux qui nous sont fournis par les courses de deux ans nous offrent,



Bab Azoum Monitor Valda Busano Schuyler Saint Gérard Sauge Pourprée Patachon

Un passage dans le Grand Critérium. (1.600 mètres, 20.000 francs.) (Longchamp, 22 septembre).

Bab Azoum est parti en tête. A l'entrée de la ligne droite, il disparaissait, laissant aux prises Sauge Pourprée et Valda.

L'arrivée du Grand Critérium.

Sauge Pourprée s'est détachée, à l'entrée de la ligne droite, avec une supériorité manifeste.

Reître Biniou Moulins la Marche Punta Gorda Bethsaïda

Un passage dans le Prix du Prince d'Orange. (2400 m. 20.000 francs.)

Reître a pris la tête devant Biniou et Moulins la Marche et s'est assuré une certaine avance. Au dernier tournant, Biniou, suivi de tout le peloton, rejoignait Reître, qui, à l'entrée de la ligne droite, rétrogradait, laissant aux prises Biniou et Moulins la Marche. Aux premières tribunes, Bethsaïda, à M. Merle (Barat), les rejoignait et les dépassait pour gagner facilement avec une longueur 1/2 sur Moulins la Marche. Biniou, troisième, à une courte tête.

malgré le côté ingrat du spectacle des lignes droites, un véritable réconfort.

La forme publique n'y reçoit de camouflets que juste ce qu'il faut pour nous rappeler l'instabilité des jugements des hommes et la fragilité de la forme des bêtes. Par exemple, la défaite trop radicale d'Agadir par Gambaiseuil et Tournebride. Par contre, Sauge Pourprée, dont la valeur était rehaussée par les performances de Northeast, de Princess Margaret et de Lamaneur, a remporté une victoire très nette dans le Grand Critérium ; pilotée très hardiment par O'Connor, elle est venue à l'extérieur à l'entrée de la ligne droite et a pris facilement l'avantage, après avoir prudemment contourné le peloton ; bien lui en a pris, du reste, car une bousculade s'est produite dont Valda et Schuyler eurent à souffrir, mais qui n'a pas semblé influer sur le résultat. Monitor, qui avait pour lui le prestige d'une victoire outre-Manche, ne s'est pas comporté comme on l'attendait.

Et puisque de tout on peut tirer une morale, nous allons essayer de la donner en quelques mots. Lorsque les représentants de la nouvelle génération paraissent sur le turf, les premières épreuves sont savamment combinées de façon à permettre aux fins connaisseurs du sport hippique d'établir petit à petit, course par course, un classement à peu près rationnel entre les différents concurrents connus. Ce but est généralement atteint du reste au moment où la campagne de plat prend fin. Mais lorsque, l'année suivante, ces mêmes produits, soigneusement catalogués d'après leurs performances de deux ans, font leur réapparition sur les hippodromes, nous assistons à un chambardement général : les premiers de l'automne précédent deviennent les derniers du printemps ; et souvent à la fin de l'année les premiers de l'automne ne sont plus ceux du printemps.

René Riondet.

REVUE FINANCIÈRE

N. B. — *Pour tout ce qui concerne la partie financière, renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, prêts sur titres, comptes de chèques, paiements de coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la*

Banque Générale Française

Société anonyme au capital de 10.000.000 de francs,
9, rue Pillet-Will, Paris.

L'amélioration du portefeuille. — On améliore son portefeuille par des arbitrages et c'est là tout le secret de la bonne gestion des fortunes mobilières : trouver des arbitrages avantageux.

C'est un travail assez difficile à bien réussir et dans lequel il faut tenir compte des circonstances générales et particulières. Une entreprise bonne, sage et bien conduite ayant émis des obligations solides et sûres peut se trouver partout, mais elle se trouvera plus facilement dans un pays où les circonstances générales sont plus favorables, où les progrès économiques sont plus généraux et plus rapides.

C'est pourquoi nous recherchons plus particulièrement, depuis quelque temps, les entreprises faites en Espagne et, parmi les affaires espagnoles, nous avons une prédilection pour les entreprises de transport.

Le raisonnement qui nous guide est des plus simples.

Il est prouvé que la Péninsule Ibérique est, de tous les pays d'Europe, le plus riche en mines de toutes sortes. Une faible partie de ces mines est en exploitation, le plus grand nombre n'est pas encore touché à cause du manque de moyens de transport. Il nous paraît donc certain que les entreprises de transport en Espagne jouissent maintenant d'avantages très grands, découlant directement de l'essor qu'y a pris le travail sous toutes ses formes.

Depuis la guerre de Cuba les capitaux étrangers se sont de plus en plus employés en Espagne, la plupart dans les affaires minières, mais l'exploitation d'une mine remue autour d'elle beaucoup d'argent et beaucoup d'hommes. Elle stimule l'activité commerciale et devient en peu de temps une source de richesse qui se répand sur toutes les branches de l'activité économique. Aussi, ce n'est pas seulement à proximité des mines, c'est dans toute la contrée, aux points où convergent les intérêts commerciaux, c'est-à-dire autour des ports, que l'industrie des tramways et des transports fait les plus rapides progrès.

Nos abonnés de la *Vie au Grand Air* sont plus à même que d'autres de juger ces questions ; nous ne doutons pas qu'ils ne saisissent du premier coup tous les avantages des obligations que nous leur avons recommandées.

Nos conseils en obligations de transport en Espagne. — Depuis plusieurs années nous avons recherché les bonnes entreprises de transport en Espagne et nous en avons recommandé les obligations, toutes du type 5 0/0 et toutes émises au-dessous du pair, ce qui assure à leurs propriétaires un revenu net d'au moins 5 0/0 et généralement un peu davantage, entre 5 et 5 1/4 0/0.

En voici l'énumération, toujours bonne à faire, parce qu'elle prouve que ces obligations, émises depuis plusieurs années, paient régulièrement leurs coupons et leur amortissement et aussi parce qu'en les nommant ici nous pouvons rendre service à nos abonnés, soit qu'ils possèdent de ces titres en portefeuille, soit qu'ils cherchent une ou plusieurs bonnes valeurs de placement pour leurs disponibilités.

La première émission de la Société des Tramways et Chemins vicinaux en Espagne a eu lieu en 1903, pour un chiffre de 2 millions de francs ; les obligations ont toutes été placées dans la clientèle de la Banque Générale Française.

Ensuite, sont venues les obligations du Chemin de fer de Saint-Sébastien à Hernani, aussi pour 2 millions de francs, qui ont été placées dans la clientèle, sans émission publique, presque sans publicité et uniquement par correspondance.

Ensuite, en 1906, la Banque Générale a offert à ses clients les 6.000 actions privilégiées de la Société des Tramways et Chemins de fer vicinaux qui ont été immédiatement achetées.

Les actions de priorité ne sont pas des obligations ; ces titres tiennent le milieu entre l'action, dont les bénéfices lui sont acquis dans certaines conditions, et l'obligation, à cause des garanties dont elles jouissent. Nous reviendrons sur ce sujet, mais nous citons ici ces actions de priorité parce qu'avec le temps et, au fur et à mesure des entreprises faites par la Société au moyen d'émissions nouvelles d'obligations, elles prendront une très grande valeur et seront pour les portefeuilles qui les auront adoptées une source de fortes plus-values.

Enfin, dernièrement, la seconde émission des Tramways et Chemins de fer vicinaux, a eu lieu du 3 août au 14 août, en pleine saison de vacances, et elle a réussi.

Voici donc trois obligations et une action de priorité que nos abonnés de la *Vie au Grand Air* peuvent acheter s'ils cherchent une valeur de placement ou une valeur d'appoint et de forte plus-value.

INFORMATIONS

L'action Union Consolidated Copper a été ramenée, par une campagne de spéculation, au cours de 12 fr. 50, soit à la moitié de sa valeur nominale. Nous estimons que cette valeur présente d'intéressantes perspectives d'avenir et nous croyons qu'en achetant aux environs de ce cours, on se réserve de fortes plus-values pour l'avenir.

Les actions Cawdor et Garnant ont monté à 133 francs (leur nominal est de 100 francs) sur le rapport favorable des travaux exécutés a la mine, dont les résultats dépassent les prévisions faites. A ce cours de 133 francs, l'action est encore intéressante à acheter.

Les actions de la Banque Générale Française ont distribué, l'an dernier, un dividende de 22 fr. 50. Leur cours reste aux environs de 280 francs (le pair est 250), par suite de la situation générale du marché. Les acheteurs actuels s'assurent un beau revenu et des plus values importantes dans l'avenir.

Le 1er octobre prochain, le coupon N° 8 des obligations de la *Cie Minière et Industrielle pour l'Espagne* sera mis en paiement à raison de 12 fr. 50 net.

La Compagnie des Chemins de fer de Saint-Sébastien à Harnani paiera également, à cette même date, le coupon n° 4 de ses obligations, à raison de 12 francs, net.

La Banque Générale Française, 9, rue Pillet-Will, Paris, ainsi que ses Agences de Paris, 50, boulevard Haussmann et 22, rue de Rivoli et ses succursales de Lille et de Lyon, se chargent d'effectuer l'encaissement sans frais.

Nous engageons beaucoup nos abonnés à recevoir et à consulter le *Moniteur des Capitalistes et des Rentiers*, 9, rue Pillet-Will, organe de la Banque Générale Française et complément naturel de la partie financière de la *Vie au Grand Air*.

Banque Générale Française.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le gérant* : Camille Lecestre.